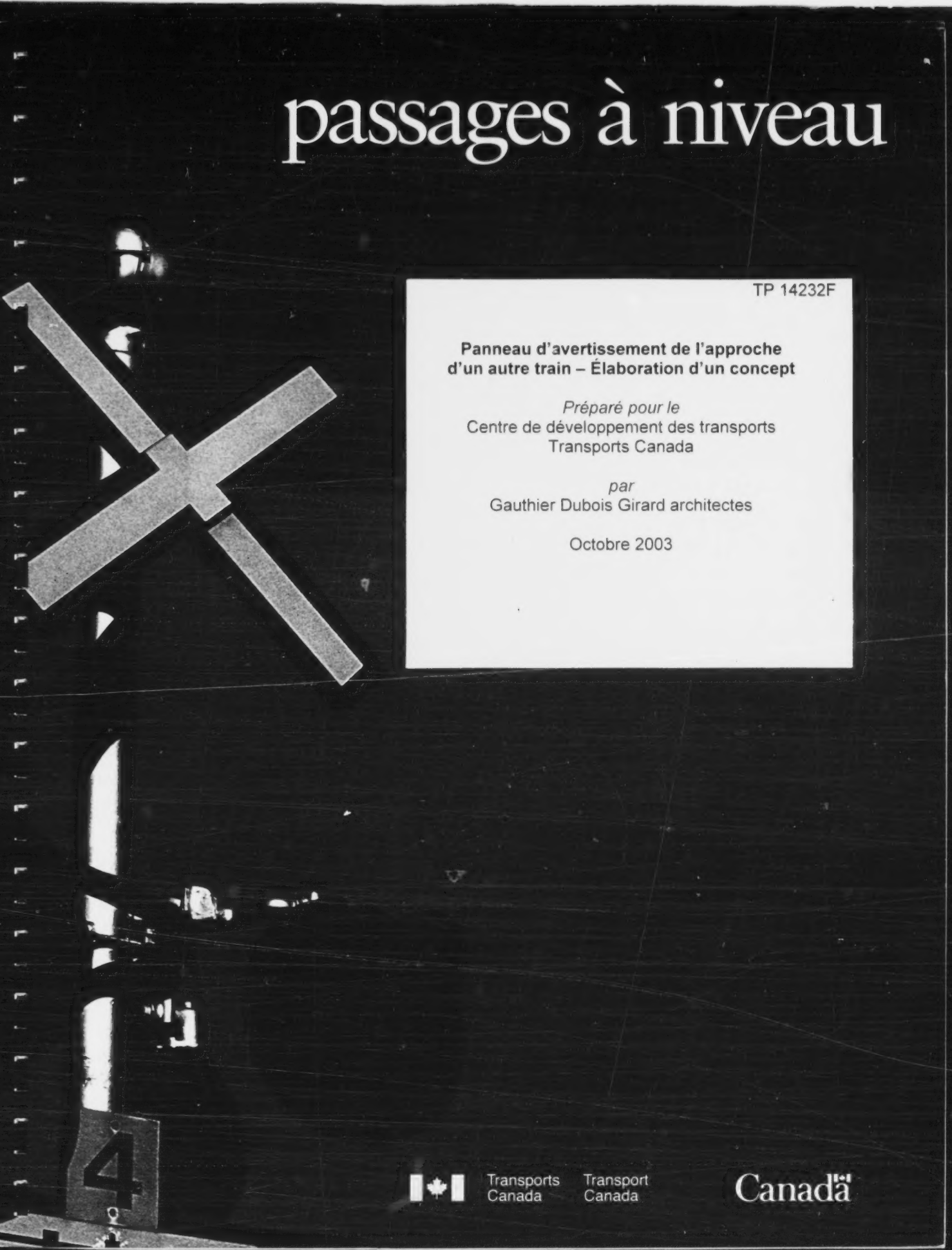
passages à niveau



TP 14232F

Panneau d'avertissement de l'approche d'un autre train – Élaboration d'un concept

Préparé pour le
Centre de développement des transports
Transports Canada

par
Gauthier Dubois Girard architectes

Octobre 2003

Transports Canada Transport Canada

Canada

104-05251/

TP 14232F

Panneau d'avertissement de l'approche d'un autre train – Élaboration d'un concept

Préparé pour le
Centre de développement des transports
Transports Canada

par
Gauthier Dubois Girard architectes

Octobre 2003

TP 14232F

Panneau d'avertissement de l'approche d'un autre train – Élaboration d'un concept

par

É. Girard, D. Cyr, A. Thibeault
I. Charpentier et R. Saint-Pierre

Gauthier Dubois Girard architectes

Octobre 2003

Les opinions et les vues exprimées dans ce rapport sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles du Centre de développement des transports de Transports Canada ou des organismes coparrains.

PARTENAIRES FINANCIERS
Programme de recherche sur les passages à niveau de Direction 2006

Transports Canada
Association des chemins de fer du Canada
Canadien National
Canadien Pacifique
VIA Rail Canada Inc.
Alberta Transportation
Ministère des Transports du Québec

Cette étude s'inscrit dans le cadre du Programme de recherche sur les passages à niveau, exécuté sous le parrainage de Transports Canada, des grandes sociétés ferroviaires canadiennes et de plusieurs gouvernements provinciaux. Ce programme est une composante de Direction 2006, un projet coopératif dont l'objectif est de diminuer de moitié le nombre d'accidents aux passages à niveau d'ici 2006.

This report is also available in English under the title "Second Train Event Safety Sign – Concept Development", TP 14232E.

Transports Canada / Transport Canada

FORMULE DE DONNÉES POUR PUBLICATION

1. N° de la publication de Transports Canada	2. N° de l'étude	3. N° de catalogue du destinataire
TP 14232F	5358	

4. Titre et sous-titre	5. Date de la publication
Panneau d'avertissement de l'approche d'un autre train – Élaboration d'un concept	Octobre 2003
	6. N° de document de l'organisme exécutant

7. Auteur(s)	8. N° de dossier - Transports Canada
É. Girard, D. Cyr, A. Thibeault, I. Charpentier et R. Saint-Pierre	ZCD2450-EP736

9. Nom et adresse de l'organisme exécutant	10. N° de dossier - TPSGC
Gauthier Dubois Girard architectes 1450, rue City Councillors, bureau 800 Montréal (Québec) H3A 2E6	MTB-2-01848
	11. N° de contrat - TPSGC ou Transports Canada T8200-022541/001/MTB

12. Nom et adresse de l'organisme parrain	13. Genre de publication et période visée
Centre de développement des transports (CDT) 800, boul. René-Lévesque Ouest Bureau 600 Montréal (Québec) H3B 1X9	Finale
	14. Agent de projet Paul Lemay

15. Remarques additionnelles (programmes de financement, titres de publications connexes, etc.)

Coparrainé par les partenaires financiers du Programme de recherche sur les passages à niveau de Direction 2006 : Association des chemins de fer du Canada, Canadien National, Canadien Pacifique, Via Rail Canada Inc., Alberta Transportation et le ministère des Transports du Québec

16. Resumé

Lorsque deux trains ou plus se déplacent simultanément en milieu urbain ou aux abords des gares, les piétons éprouvent souvent des problèmes de perception. Bien souvent, ils sont incapables de déceler la présence possible d'un deuxième train circulant sur une autre voie ferrée. Il en résulte alors parfois un comportement qui dénote une inconscience du danger.

C'est pour corriger cette situation que la firme Gauthier Dubois Girard architectes a été mandatée par Transports Canada afin de concevoir un panneau de sécurité illustrant la possibilité de la présence d'un deuxième train, efficace et compréhensible. Ce panneau devait être adapté à la problématique du passage d'un deuxième train coïncidant avec l'arrivée ou le départ d'un train de passagers. Afin de sensibiliser les piétons, il fallait élaborer une signalisation qui interpelle sans toutefois être envahissante.

Après une revue de la littérature et une visite de deux sites afin de bien visualiser et comprendre la problématique, les chercheurs ont procédé à la conception d'un panneau de signalisation avertissant de la présence possible d'un deuxième train. Deux panneaux prototypes ont été fabriqués et, par la suite, installés aux deux sites choisis pour le projet, soit à la gare Montréal-Ouest et à Saint-Basile-le-Grand. Afin de bien mesurer l'efficacité des panneaux, un sondage a été effectué sur le terrain auprès des usagers et ce, pendant une semaine.

Ce sont essentiellement les étapes de la conception du panneau de signalisation et les résultats du sondage réalisé sur le terrain qui vous sont présentés dans cette étude.

17. Mots clés	18. Diffusion
Passages à niveau, deuxième train, avertissement, signalisation, piéton, gare, panneau de sécurité	Le Centre de développement des transports dispose d'un nombre limité d'exemplaires.

19. Classification de sécurité (de cette publication)	20. Classification de sécurité (de cette page)	21. Déclassification (date)	22. Nombre de pages	23. Prix
Non classifiée	Non classifiée	—	vi, 23, ann.	Port et manutention

CDT/TDC 79-005
Rev. 96

Canada

Transport Canada / Transports Canada

PUBLICATION DATA FORM

1. Transport Canada Publication No.	2. Project No.	3. Recipient's Catalogue No.
TP 14232F	5358	

4. Title and Subtitle	5. Publication Date
Panneau d'avertissement de l'approche d'un autre train – Élaboration d'un concept	October 2003
	6. Performing Organization Document No.

7. Author(s)	8. Transport Canada File No.
É. Girard, D. Cyr, A. Thibeault, I. Charpentier and R. Saint-Pierre	ZCD2450-EP736

9. Performing Organization Name and Address	10. PWGSC File No.
Gauthier Dubois Girard architectes 1450 City Councillors, Suite 800 Montreal, Quebec H3A 2E6	MTB-2-01848
	11. PWGSC or Transport Canada Contract No.
	T8200-022541/001/MTB

12. Sponsoring Agency Name and Address	13. Type of Publication and Period Covered
Transportation Development Centre (TDC) 800 René Lévesque Blvd. West Suite 600 Montreal, Quebec H3B 1X9	Final
	14. Project Officer
	Paul Lemay

15. Supplementary Notes (Funding programs, titles of related publications, etc.)

Co-sponsored by the funding partners of the Direction 2006 Highway-Railway Grade Crossing Research program: Railway Association of Canada, Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway, VIA Rail Canada Inc., Alberta Transportation, and the ministère des Transports du Québec

16. Abstract

When two or more trains are moving at the same time in urban areas or near stations, pedestrians often experience problems with perception. Very often they are unable to detect the potential presence of a second train on another track. This sometimes results in behaviour indicating that they are unaware of the danger.

To help rectify this situation, Transport Canada contracted Gauthier Dubois Girard architectes to design a second train event safety poster concept that is effective and readily understood. This sign had to be an appropriate warning to users that a second train was moving at the same time as a passenger train was arriving or departing. To help make pedestrians more aware of the danger, the sign had to draw attention without being intrusive.

After a literature review and visits to two sites to observe and understand the problem, Gauthier Dubois Girard Architectes designed a sign to warn pedestrians of the potential presence of a second train. Two prototype signs were then produced and installed at the sites chosen for the project: Montreal West and St. Basile le Grand. To measure the effectiveness of the signs, a survey was conducted in the field for the period of a week.

This report presents the details of the design phase of the second train warning sign for pedestrians and the results of the survey conducted in the field.

17. Key Words	18. Distribution Statement
Grade crossing, sign, second train, warning, pedestrian, station, safety poster	Limited number of copies available from the Transportation Development Centre

19. Security Classification (of this publication)	20. Security Classification (of this page)	21. Declassification (date)	22. No. of Pages	23. Price
Unclassified	Unclassified	—	vi, 23, apps	Shipping/ Handling

Table des matières

1.0 Introduction 1

2.0 Méthodologie 3

3.0 Prémisse de décision 5
- 3.1 Message 5
- 3.2 Aspect visuel 5
- 3.3 Règles de signalisation 5

4.0 Aspects conceptuels 7
- 4.1 Visuel 7
- 4.2 Fabrication 8
- 4.3 Installation 9

5.0 Résultat 11
- 5.1 Panneau retenu 11
- 5.2 Site d'analyse 11
  - 5.2.1 Gare Montréal-Ouest 11
  - 5.2.2 Saint-Basile-le-Grand 12
- 5.3 Localisation 12
  - 5.3.1 Gare Montréal-Ouest 12
  - 5.3.2 Saint-Basile-le-Grand 13

6.0 Sondage 15
- 6.1 Objectifs 15
- 6.2 Méthodologie 15
- 6.3 Résultats 16
  - 6.3.1 Profil des répondants 16
  - 6.3.2 Notoriété du panneau 17
  - 6.3.3 Compréhension du panneau 18

7.0 Conclusion 23

Annexe A Localisation en plan

Annexe B Critères d'implantation

Annexe C Questionnaire

Annexe D Tableaux statistiques détaillés

Figure 1 : Carré jaune appuyé sur une pointe 7
Figure 2 : Panneau normalisé I-310 – Gare ferroviaire 7
Figure 3 : Panneau n° 1 8
Figure 4 : Panneau n° 2 8
Figure 5 : Secteur de la gare Montréal-Ouest 11
Figure 6 : Secteur Saint-Basile-le-Grand 12
Figure 7 : Site Montréal-Ouest 12
Figure 8 : Site Saint-Basile-le-Grand 13
Figure 9 : Pourcentage des répondants ayant vu/n'ayant pas vu le panneau 17
Figure 10 : Endroits où le panneau a été vu 18
Figure 11 : Signification du panneau 19
Figure 12 : Éléments qui justifient la signification du panneau (Répondants pour qui le panneau signifie «Il est interdit de traverser la voie ferrée.») 20
Figure 13 : Éléments qui justifient la signification du panneau (Répondants pour qui le panneau signifie «On ne peut pas/Il ne faut pas traverser la voie ferrée quand le train s'en vient.») 21

Tableau 1 : Types et dimensions des panneaux 9
Tableau 2 : Lieu, date et langue 15
Tableau 3 : Marge d'erreur pour différentes proportions 16
Tableau 4 : Sexe, âge et scolarité 16
Tableau 5 : Lieu de naissance et nombre de visites 17

1.0 Introduction

De nombreux passages à niveau, en milieu urbain ou aux gares, entraînent un problème de perception lorsqu'à certains moments plus d'un train est en mouvement ou se trouve aux abords immédiats. L'arrivée, le départ ou simplement le passage de trains, autant de marchandises que de passagers, imposent le déploiement de dispositifs d'avertissement et de mise en garde. Lorsque survient l'une de ces situations, les piétons, en attente de part et d'autre des voies ferrées, doivent faire preuve d'une attention particulière, voire capitale, avant de procéder à la traversée des voies. En outre, le haut niveau de bruit de roulement métallique enregistré lors du passage d'un train empêche habituellement les usagers de percevoir la venue possible d'un deuxième train.

En conséquence, l'équipe a été mandatée par Transports Canada pour concevoir un élément de communication visuel, efficace, compréhensible et adapté dans le but de sensibiliser les usagers au passage d'un deuxième train aux passages à niveau et aux gares. Pour ce faire, l'équipe a élaboré une signalisation qui interpelle le piéton sans l'envahir. Un panneau qui, au premier coup d'œil, devra immédiatement être décodé et assimilé par le piéton afin d'éveiller son attention à une telle éventualité.

2.0 Méthodologie

Afin de concevoir une signalisation adaptée à la problématique identifiée, l'équipe a procédé de la façon suivante :

1. Collecte des informations et examen des études réalisées en matière de passages à niveau;
2. Visite de deux sites afin de bien visualiser et comprendre la problématique;
3. Analyse et lecture de la littérature en matière de passages à niveau;
4. Séance de remue-méninges afin de concevoir une signalisation adaptée à la problématique;
5. Conception préliminaire de la signalisation adaptée aux passagers du deuxième train;
6. Présentation auprès des représentants de Transports Canada;
7. Modifications, ajustements et choix du concept retenu;
8. Supervision de la réalisation d'un panneau prototype;
9. Élaboration, de concert avec les partenaires, de la base conceptuelle du sondage;
10. Présentation d'une méthodologie permettant de mesurer sur le terrain la compréhension du panneau prototype;
11. Sondage sur le terrain afin de mesurer l'efficacité du panneau;
12. Présentation des résultats du sondage réalisé sur le terrain.

3.0 Prémisse de décision

3.1 Message

Le message, adressé au piéton qui serait tenté de traverser une voie ferrée lorsqu'un train immobilisé ou en déplacement en masque un deuxième qui approche, vise à le sensibiliser à la venue possible d'un deuxième train sur la seconde voie. Le message comporte donc quatre éléments :

- le piéton;
- la traverse de piétons à une voie ferrée;
- un train immobilisé ou en mouvement;
- un deuxième train en mouvement hors du champ de vision du piéton.

3.2 Aspect visuel

La composition du panneau doit être simple, mettre l'accent sur l'évènement potentiel et de compréhension facile et universelle.

Pour être clair et concis, le panneau doit utiliser des lignes épurées et un langage connu des usagers. Il doit éviter la surcharge d'information et permettre de comprendre la composition des divers éléments dans un tout homogène.

Pour mettre l'accent sur le danger potentiel, le panneau doit attirer l'attention vers le mouvement du deuxième train. Dans la composition du panneau, cet élément doit ressortir de façon contrastante.

Pour donner au panneau une compréhension facile et universelle devant être reconnaissable et déchiffrable par tous d'un océan à l'autre, le panneau doit être exempt de tout texte ou représentation régionale ou stylistique. Le panneau doit rejoindre le maximum de personnes possible.

3.3 Règles de signalisation

Une signalisation de mise en garde doit toujours être claire et concise. Pour ce faire, l'équipe a voulu respecter les prémisses qui régissent la signalisation routière qui nous entoure, afin que le message véhiculé soit compris rapidement et facilement par les usagers. Les normes de signalisation routière canadiennes ont des règles qui régissent le type de couleur, la forme, le lettrage et les logotypes à utiliser pour concevoir un panneau de signalisation. Il est donc important de toujours conserver les mêmes règles pour l'ensemble des panneaux de signalisation.

4.1 Visuel

Couleur et forme

Figure 1 : Carré jaune appuyé sur une pointe

Les normes de l'Association des transports du Canada (ATC) stipulent que les panneaux d'avertissement doivent être de **couleur jaune et de forme carrée appuyée sur une pointe (losange)**. Le panneau à concevoir appartient à cette catégorie puisqu'il prévient les usagers d'une situation particulière, principalement ceux qui ne sont pas familiers avec la circulation ferroviaire aux passages à niveau (voir ATC A 3.1.4)(À travers le Canada-ATC). Il est donc important d'utiliser la couleur jaune comme couleur de fond ainsi que la forme mentionnée précédemment afin que les usagers comprennent l'importance du message véhiculé et l'avertissement donné par la couleur et la forme du panneau (figure 1).

Lettrage et logotype

Le type de lettrage à employer sur des panneaux de signalisation est le *«Standard Alphabet for Highway»*. On retrouve plusieurs catégories de lettrage qui sont réparties en série de B à E. Pour la conception de notre panneau, le lettrage de série B est prescrit.

En ce qui a trait aux logotypes, il faut utiliser ceux qui sont présentement normalisés. On doit donc retrouver sur le panneau d'avertissement s'adressant aux piétons, et localisé aux abords des voies ferrées, les éléments suivants : une voie ferrée, un train et un piéton. On retrouve ces trois éléments graphiques sur le panneau normalisé I-310 qui indique une gare ferroviaire (figure 2).

Éléments conceptuels à éviter

Afin d'avoir une signalisation claire et concise, il est important que celle-ci soit homogène. Une signalisation homogène permet à l'usager de se retrouver et de comprendre rapidement le message véhiculé. Il faut donc éviter de mettre **trop d'informations sur un même panneau** (trop d'éléments graphiques) et de **styliser les panneaux** (trop de détails graphiques). Un panneau de signalisation qui comporte trop de détails ne réussit pas à capter l'attention de l'usager à l'intérieur du délai qui lui est alloué pour la lecture ainsi que l'assimilation du message présenté sur celui-ci.

Figure 2 : Panneau normalisé I-310 – Gare ferroviaire

4.1 Visuel (suite)

Le premier type de signalisation (figure 3) utilise deux panneaux assemblés sur un poteau. Le panneau d'avertissement (600 mm x 600 mm appuyé sur une pointe) supporte l'essentiel du message, tandis que le panonceau (300 mm x 600 mm) disposé sous le précédent renforce le message. Les deux panneaux utilisent les formes et couleurs normalisées.

Le panneau d'avertissement comporte l'essentiel du message. Il est la représentation, à l'aide d'une perspective à un point de fuite, d'un piéton traversant une voie ferrée devant un train immobilisé lorsqu'un deuxième train s'approche. La perspective à un point de fuite permet de réunir les divers éléments énoncés dans l'élaboration du message et donne une profondeur au panneau. Pour illustrer l'évènement, soit le mouvement du deuxième train, une flèche de couleur contrastante s'avance entre les rails pour traverser le chemin emprunté par le piéton. À l'avant plan, le profil du train est volontairement laissé vide, car il pourrait aussi bien s'agir de l'avant que du derrière du train. Ceci permet également de donner plus d'ampleur au train qui s'approche.

ATTENTION !

Figure 3 : Panneau n° 1

Le panonceau, aussi de forme et couleurs normalisées vient renforcer le message. Aussi bien compréhensible en français qu'en anglais, il arbore le mot «**ATTENTION!**». Ici, l'intention n'est pas de créer une crainte chez l'usager, mais bien de l'interpeller.

La deuxième proposition (figure 4), plus volumineuse que la première, utilise un panneau de 1 500 mm x 900 mm (surdimensionné). Il reprend tous les éléments du panneau d'avertissement tel qu'expliqué précédemment. Maintenant sur fond blanc, le panneau d'avertissement est posé à droite. Cette fois-ci, la flèche rouge, qui signale le mouvement du train, s'étire au-delà de son cadre afin de mettre le danger bien en évidence. Le lettrage, ici plus explicite, informe de la mise en garde dans les deux langues officielles. Ce panneau est présenté sur deux poteaux.

Figure 4 : Panneau n° 2

4.2 Fabricant

La fabrication du panneau d'avertissement retenu devrait être réalisée au moyen d'une pellicule réfléchissante avec de la sérigraphie. Une pellicule réfléchissante permet de refléter la lumière ambiante sur le panneau et de favoriser une meilleure visibilité la nuit.

Il est recommandé de fabriquer les panneaux d'avertissement selon les dimensions indiquées dans le tableau 1. Ces dimensions permettent une visibilité adéquate à une distance respectable pour comprendre le message.

4.2 Fabrication (suite)

Tableau 1 : Types et dimensions des panneaux

Types de panneaux	Dimensions
Panneau d'avertissement :	
Panneau en forme de losange	600 mm x 600 mm
Panonceau avec la mention «Attention!»	600 mm x 300 mm
Panneau de type publicitaire	1 500 mm x 900 mm

4.3 Installation

Le panneau d'avertissement doit être positionné de façon à être bien perçu des piétons. Si le panneau est installé trop loin de la traverse de voie ferrée, l'usager oublie l'information inscrite sur celui-ci.

Par ailleurs, il faut respecter les normes d'installation des panneaux de signalisation routière en bordure de la route ou du trottoir. Ces normes mentionnent que l'on doit respecter un dégagement vertical de 2.2 mètres entre le sol et le bas du panneau, ainsi qu'un dégagement horizontal de 0,3 mètre entre le bord du panneau et le trottoir ou la route (voir l'annexe B).

L'annexe A présente l'installation et la localisation recommandées pour le panneau d'avertissement. Il ne faut pas oublier de respecter les normes de dégagement de la voie ferrée. Ces normes sont régies par les gestionnaires de chemins de fer (exemple : Canadien National et Canadien Pacifique) et varient d'une compagnie à l'autre.

5.1 Panneau retenu

Des deux modèles de panneaux présentés, le premier a été retenu pour effectuer les tests auprès du public. Plus compact autant sur le plan de sa forme que de son message, il s'insérait mieux dans le contexte voulu et ce, sans créer une barrière visuelle importante.

5.2 Site d'analyse

De concert avec les responsables de Transports Canada, plusieurs sites ont été examinés afin de réaliser un sondage permettant de mesurer la perception du panneau auprès des usagers/passants. Les deux sites retenus sont la gare Montréal-Ouest, pour sa clientèle multiethnique et son nombre important d'usagers, et le site situé sur la montée Robert à Saint-Basile-le-Grand pour son nombre significatif de passants.

5.2.1 Gare Montréal-Ouest

La gare Montréal-Ouest est située à proximité de l'Université Concordia, de deux écoles élémentaires, d'un parc et d'une piste cyclable. De plus, la gare est située dans un secteur résidentiel, ce qui amène beaucoup de circulation piétonne aux abords de la voie ferrée. Présentement, à chaque matin lors des journées d'école, on remarque une présence policière à la jonction de la voie ferrée et de la rue Elmhurst. Cette présence policière permet d'améliorer la sécurité du passage à niveau. La figure 5 présente une carte du secteur.

Figure 5 : Secteur de la gare Montréal-Ouest

5.2 Site d'analyse (suite)

5.2.2 Saint-Basile-le-Grand

Le site Saint-Basile-le-Grand est situé à la jonction de la voie ferrée et de la montée Robert. À cet endroit, les trains ne s'arrêtent pas et circulent à une vitesse élevée. On remarque que de nombreux piétons traversent la voie ferrée et qu'une piste cyclable située du côté sud de la voie ferrée est fréquemment utilisée. La figure 6 présente une carte du secteur avec la localisation du site retenu.

Figure 6 : Secteur Saint-Basile-le-Grand

5.3 Localisation

À la suite de la sélection des sites retenus, les panneaux témoins ont été posés. Pour chacun des sites, deux panneaux témoins ont été installés dans le sens de la circulation piétonne.

5.3.1 Gare Montréal-Ouest

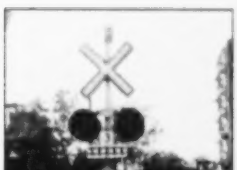


Figure 7 : Site Montréal-Ouest

Le choix de l'installation des panneaux types a été réalisé avec la collaboration du Canadien Pacifique, responsable de la gestion de la voie ferrée à cet endroit. À la gare Montréal-Ouest, on remarque une problématique d'espace et de visibilité des panneaux. En effet, le site est très chargé en terme d'éléments visuels (arbres, panneaux de signalisation, mobilier urbain, etc.). De plus, des conduits de fibre optique sont enfouis le long de la voie ferrée; il est ainsi impossible d'en installer à cet endroit. Il a donc été convenu, avec les responsables du Canadien Pacifique, d'installer les panneaux sur le support des feux clignotants des passages à niveau. La figure 7 présente l'emplacement d'un panneau type sur le site.

5.3 Localisation (suite)

Figure 8 : Site Saint-Basile-le-Grand

5.3.2 Saint-Basile-le-Grand

La localisation des deux panneaux témoins au site de Saint-Basile-le-Grand a été moins contraignante qu'à la gare Montréal-Ouest. En effet, l'espace à proximité de la voie ferrée est très aéré (pas d'obstacles visuels), comparativement à Montréal-Ouest. Un dégagement minimal demandé par le Canadien National (gestionnaire du chemin de fer à cet endroit) a dû être respecté à cause de la présence de conduits souterrains. L'équipe a donc installé un des panneaux sur un support existant et l'autre sur un nouveau support. La figure 8 présente la localisation des panneaux témoins sur le site.

6.1 Objectifs

L'objectif principal de cette étude est de **mesurer la compréhension** du panneau de signalisation par les piétons fréquentant les abords des voies ferrées où circulent des trains de banlieue.

Les objectifs secondaires sont de :

- mesurer la notoriété du panneau;
- comparer le taux de compréhension du panneau évalué au profil démographique.

6.2 Méthodologie

La population étudiée est composée des piétons se trouvant à la gare Montréal-Ouest et à l'intersection de la montée Robert et du boulevard Laurier à Saint-Basile-le-Grand, à des moments où circulent des trains de banlieue (tableau 2).

Tableau 2 : Lieu, date et langue

Lieu de l'entrevue	*n* = 506
Gare Montréal Ouest	80 %
Saint-Basile-le-Grand	20 %
Date de l'entrevue	*n* = 506
3 juin 2003	19 %
4 juin 2003	21 %
5 juin 2003	20 %
6 juin 2003	20 %
9 juin 2003	20 %
Langue de l'entrevue	*n* = 506
Français	37 %
Anglais	63 %

Commentaires préalables à la lecture résultats

Les différences significatives entre les sous-groupes sont relevées dans le texte.

La base de répondants est précisée pour chaque tableau ou figure.

Lorsqu'un sous-groupe inclut moins de 30 répondants, le lecteur doit interpréter avec prudence les données. Dans ces cas, la marge d'erreur est très élevée et l'interprétation doit se limiter à l'identification des grandes tendances (résultats directionnels).

Le questionnaire (présenté à l'annexe C) a été conçu par Ad hoc recherche en collaboration avec les responsables du projet à Transports Canada, chez Gauthier Dubois Girard architectes et CIMA+.

La collecte des données a été réalisée les 3, 4, 5, 6 et 9 juin 2003 en face de la gare Montréal-Ouest (de 7 h à 10 h 30 et de 15 h à 18 h 30), et à l'intersection de la montée Robert et du boulevard Laurier à Saint-Basile-le-Grand (de 7 h à 8 h et de 17 h à 19 h).

Un panneau de signalisation a été installé à chacun des deux sites de collecte une semaine avant le début des entrevues.

La collecte de données a permis d'effectuer 506 entrevues réparties de la façon suivante : 407 entrevues à la gare Montréal-Ouest, et 99 à Saint-Basile-le-Grand.

La durée moyenne des entrevues a été d'environ trois minutes. Bien que l'on ne connaisse pas le taux de réponse exact, environ une personne sur deux a refusé de répondre au sondage lorsqu'elle était approchée par les interviewers.

La précision des résultats de l'étude est mesurée par l'erreur d'échantillonnage. Elle dépend de deux facteurs : la taille de l'échantillon recueilli et la proportion obtenue à chaque question.

La marge d'erreur maximale associée à un échantillon de cette taille (n=506) s'élève à ± 4,36 %, à un niveau de confiance de 95 %.

6.2 Méthodologie (suite)

Le tableau 3 illustre la marge d'erreur pour différentes proportions à un niveau de confiance de 95 %.

Tableau 3 : Marge d'erreur pour différentes proportions

	Proportion					
	5 %, 95 %	10 %, 90 %	20 %, 80 %	30 %, 70 %	40 %, 60 %	50%
Marge d'erreur	± 1.9 %	± 2.61 %	± 3.49 %	± 3.99 %	± 4.27 %	± 4.36 %

Quant aux résultats détaillés de l'étude, ils sont présentés sous la forme de tableaux statistiques à l'annexe D. Les variables suivantes ont été utilisées pour les croisements : lieu de l'entrevue, sexe, nombre de visites sur le site, âge, scolarité et lieu de naissance.

6.3 Résultats

Tableau 4 : Sexe, âge et scolarité

Sexe du répondant	*n = 498*
Féminin	52 %
Masculin	48 %
Âge	*n = 501*
Moins de 18 ans	29 %
18 à 24 ans	13 %
25 à 34 ans	16 %
35 à 44 ans	18 %
45 à 54 ans	14 %
55 à 64 ans	7 %
65 ans et plus	4 %
Niveau de scolarité	*n = 496*
Primaire ou moins	20 %
Secondaire	23 %
Collégial/technique/cégep	19 %
Universitaire	38 %

6.3.1 Profil des répondants

Le sexe des répondants est réparti à peu près également (femmes : 52 % et hommes : 48 %). Par ailleurs, les répondants que nous avons rencontrés sont relativement jeunes. Près du tiers d'entre eux (29 %) sont âgés de moins de 18 ans et la même proportion (29 %) ont de 18 à 34 ans (18 à 24 ans : 13 % et 25 à 34 ans : 16 %).

Quant au niveau de scolarité, il est plutôt élevé. Près de quatre répondants sur dix (38 %) ont complété des études de niveau universitaire et un peu moins d'une personne sur cinq (19 %) a des études de niveau collégial (tableau 4).

6.3 Résultats (suite)

Tableau 5 : Lieu de naissance et nombre de visites

Né au Canada	*n = 499*
Oui	86 %
Non	14 %
Lieu de naissance	*n = 71*
Europe de l'Ouest	35 %
Etats-Unis	13 %
Asie	10 %
Antilles	9 %
Europe de l'Est	9 %
Afrique du Nord	6 %
Inde	6 %
Vietnam	4 %
Afrique	4 %
Autre	6 %
Nombre de visites à la gare ou à l'intersection depuis une semaine	*n = 498*
C'est la première fois	6 %
2 ou 3 fois	6 %
4 ou 5 fois	15 %
6 à 10 fois	42 %
Plus de 10 fois	32 %

La grande majorité d'entre eux (86 %) sont nés au Canada. Parmi les répondants nés à l'extérieur du pays, plus du tiers (35 %) proviennent d'Europe de l'Ouest, un peu moins d'une personne sur six (13 %) est originaire des États-Unis et une sur dix (10 %) vient d'Asie.

Enfin, la grande majorité des répondants (74 %) se rendent très régulièrement à la gare ou à l'intersection où ils ont été interrogés (6 à 10 fois par semaine : 42 %, et plus de 10 fois par semaine : 32 %) (tableau 5).

QA1 Avez-vous déjà vu ce panneau de signalisation?

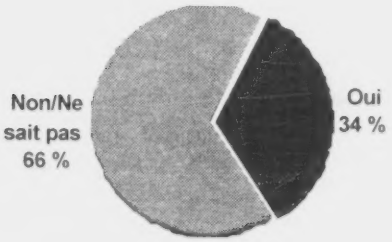


Figure 9 : Pourcentage des répondants ayant vu/n'ayant pas vu le panneau

Base : Ensemble des répondants

6.3.2 Notoriété du panneau

Malgré le fait que près des trois quarts des répondants (74 %) s'étaient rendus à plus de cinq reprises à la gare ou à l'intersection où était installé le panneau de signalisation évalué, la notoriété de ce panneau est peu élevée.

La majorité des personnes interrogées (66 %) n'ont jamais remarqué le panneau, alors qu'un peu plus du tiers (34 %) affirment l'avoir déjà vu (figure 9). Ce taux de rappel plutôt faible peut dépendre soit du panneau lui-même ou de son emplacement.

Rappelons qu'un panneau a été installé à chacun des deux sites une semaine avant le début de la collecte de données.

La majorité des répondants (86 %) ayant remarqué le panneau à l'étude sont en mesure de nommer un site où ils croient avoir aperçu celui-ci.

6.3 Résultats (suite)

QA2 À quel endroit l'avez-vous déjà vu? *

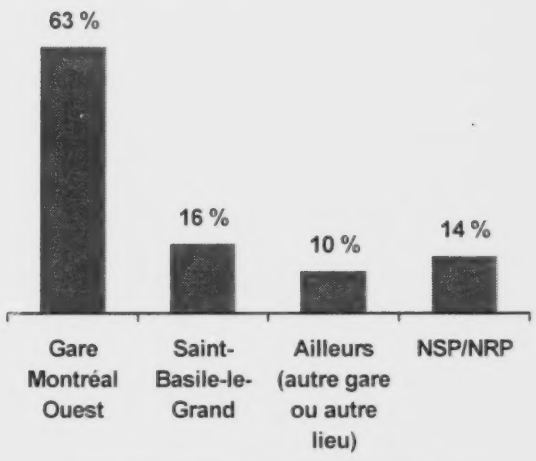


Figure 10 : Endroits où le panneau a été vu

* Plus d'une réponse à cette question pouvait être donnée
Base : Répondants ayant déjà vu le panneau

La majorité de ces personnes (63 %) affirment avoir vu le panneau à la gare Montréal-Ouest. D'une façon plus spécifique, cette dernière proportion est de 77 % auprès des répondants ayant été interceptés à la gare.

Par ailleurs, environ une personne sur six (16 %) a vu le panneau à Saint-Basile-le-Grand. Plus particulièrement, cette proportion est de 87 % chez les répondants ayant été interceptés à Saint-Basile-le-Grand.

Enfin, près du quart des répondants qui ont déjà vu le panneau (24 %) affirment l'avoir aperçu ailleurs qu'à ces deux endroits (10 %) ou ne savent pas où ils l'ont vu (14 %) (figure 10).

6.3.3 Compréhension du panneau

La compréhension du panneau de signalisation est plutôt bonne (figure 11).

En effet, plus de sept répondants sur dix (71 %) comprennent spontanément sa signification.

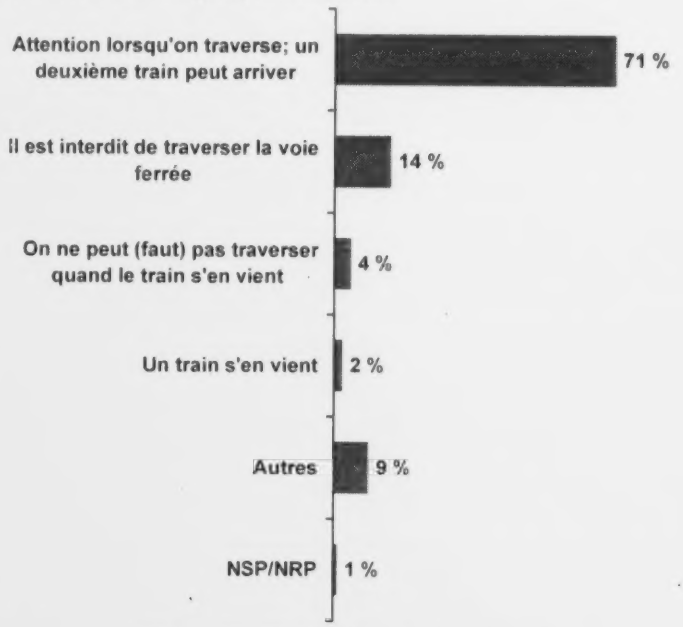
Parmi les personnes n'ayant pas compris la signification du panneau, la plupart associent celui-ci à une interdiction de traverser la voie ferrée :

- Il est interdit de traverser la voie ferrée (14 %);
- On ne peut pas/il ne faut pas traverser quand le train s'en vient (4 %).

6.3 Résultats (suite)

QA3 À votre avis, que veut dire ce panneau?

Par ailleurs, on ne remarque aucune différence statistiquement significative entre les différents sous-groupes considérés.



Base : Ensemble des répondants

Figure 11 : Signification du panneau

Parmi les répondants croyant que le panneau signifie qu'il est interdit de traverser la voie ferrée, les éléments visuels qui amènent à cette conclusion sont diversifiés (figure 12).

L'élément le plus fréquemment cité est la flèche ou la flèche de couleur rouge (42 %). La couleur rouge, contrastante et liée à l'interdiction de manière générale, met en évidence le symbole de la flèche, ce qui porte sans doute les répondants à associer celle-ci à une interdiction de traverser la voie ferrée. Par ailleurs, près d'un répondant sur six (14 %) associe directement la couleur rouge au message d'interdiction.

Un autre élément est nommé par près du tiers (32 %) des répondants : le train. Le fait que les deux trains occupent la majorité de l'espace disponible dans le panneau peut avoir amené les participants à associer le train à l'interdiction de traverser la voie ferrée.

6.3 Résultats (suite)

QA4 Quel(s) élément(s) du panneau vous fait(font) penser cela ? *

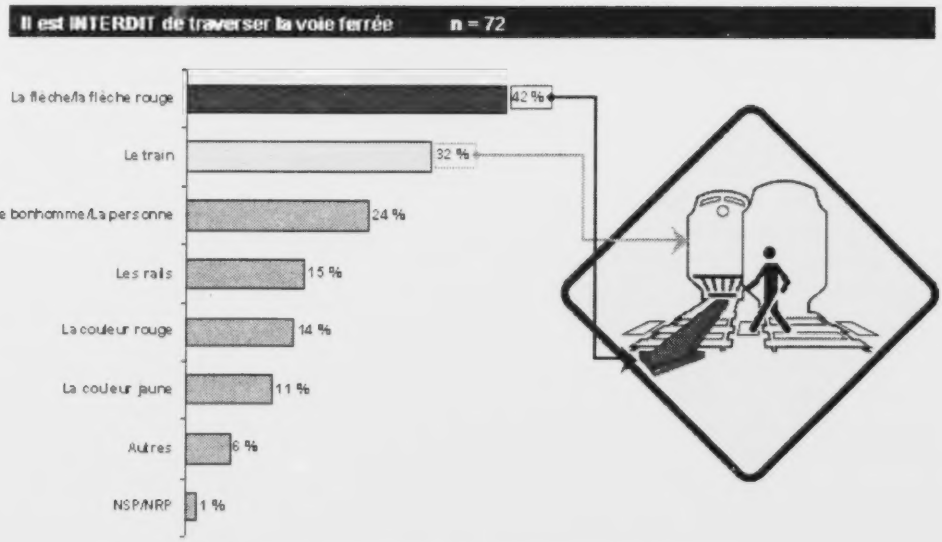


Figure 12 : Éléments qui justifient la signification du panneau (Répondants pour qui le panneau signifie «Il est interdit de traverser la voie ferrée.»)

Base : Répondants pour qui le panneau signifie «Il est interdit de traverser la voie ferrée.»
* Plus d'une réponse à cette question pouvait être donnée.

De plus, parmi les répondants ayant l'impression que le panneau signifie qu'on ne doit pas ou qu'il ne faut pas traverser la voie ferrée quand le train s'en vient, les mêmes éléments visuels sont évoqués pour expliquer cette réponse (figure 13).

Dans ce cas-ci, les éléments les plus souvent mentionnés sont le train (11 sur 20) et la personne qui traverse (11). Ces éléments visuels se retrouvent dans la réponse des répondants. La flèche rouge est également citée par la moitié des répondants (10 sur 20). À nouveau, la couleur rouge est associée à l'idée d'interdiction.

Enfin, on ne remarque aucune différence statistiquement significative entre les sous-groupes sondés.

6.3 Résultats (suite)

QA5 Quel(s) élément(s) du panneau vous font penser cela?*

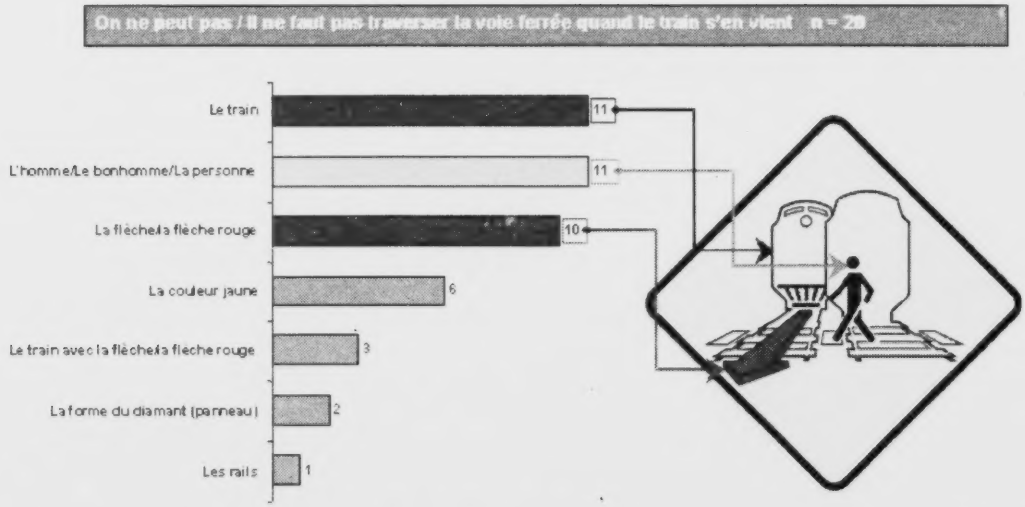


Figure 13 : Éléments qui justifient la signification du panneau (Répondants pour qui le panneau signifie «On ne peut pas/Il ne faut pas traverser la voie ferrée quand le train s'en vient.»)

Base : Répondants pour qui le panneau signifie «On ne peut pas/Il ne faut pas traverser la voie ferrée quand le train s'en vient.»
* Plus d'une réponse à cette question pouvait être donnée.

7.0 Conclusion

En guise de conclusion, l'équipe répond aux principales questions que soulevait la mise en place de ce panneau de signalisation.

Le panneau a-t-il été vu et remarqué par les répondants?

Une minorité de personnes (34 %) se souvenaient avoir déjà vu le panneau avant le début de l'entrevue. Deux raisons principales peuvent expliquer ce faible taux de rappel : les endroits où les panneaux sont installés offrent peu de visibilité et les panneaux attirent peu l'attention.

La signification du panneau est-elle bien comprise?

Dans l'ensemble, la compréhension du panneau est bonne. Plus de sept personnes sur dix (71 %) comprennent sa signification exacte. La plupart des autres répondants devinent qu'il y a un danger à traverser la voie ferrée, ce qui répond bien aux objectifs de départ. Soulignons que l'on ne remarque pas de différence de compréhension entre les personnes d'âge, de niveau de scolarité ou d'origine différents, ce qui laisse présager que le panneau possède un caractère universel. Par conséquent, l'équipe croit que ce panneau est suffisamment bien compris pour être utilisé dans sa forme actuelle. Malgré cela, dans le but de renforcer le message, elle recommande de représenter le deuxième train en noir de façon à créer un point focal sur le danger illustré.

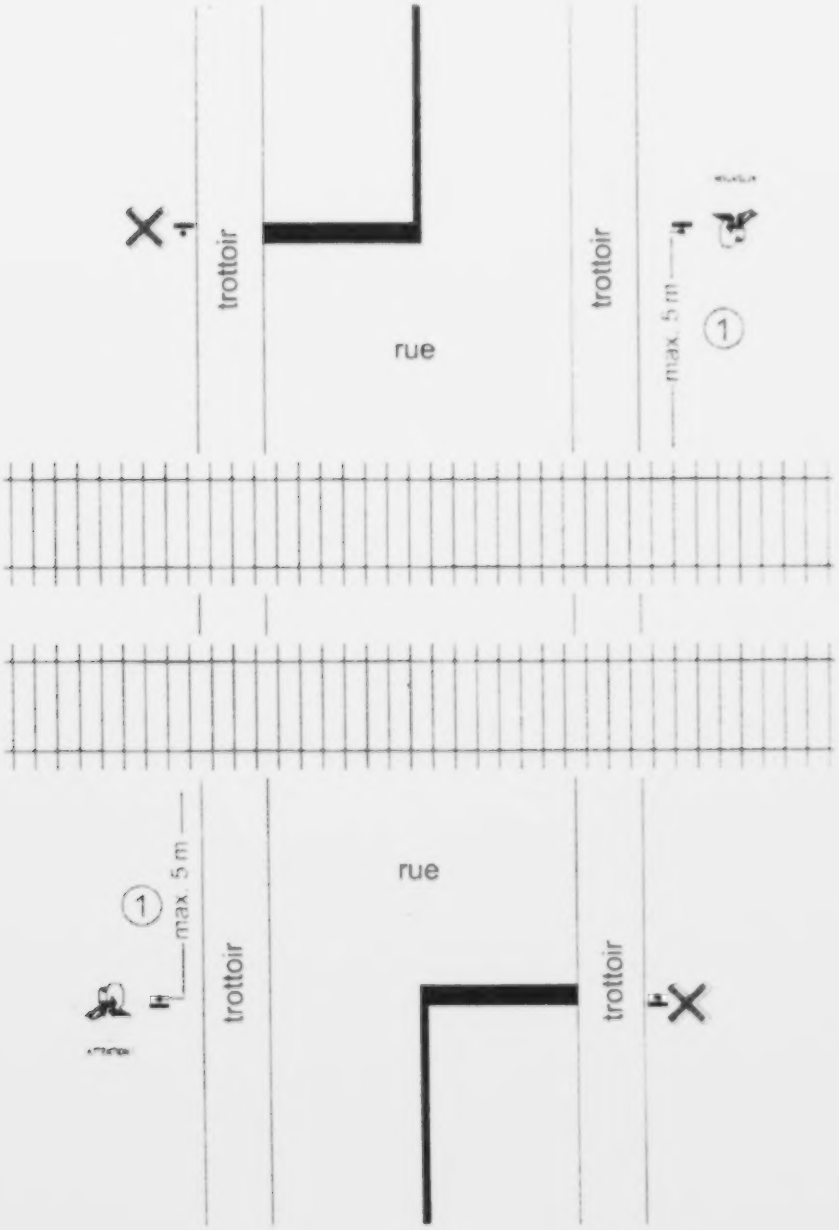
Recommandation

Puisque le panneau a été remarqué par une minorité de personnes, mais que la plupart des répondants ont compris l'essence du message véhiculé, Transports Canada aurait avantage à installer les panneaux à des endroits plus visibles et à supporter l'installation des panneaux d'une campagne d'affichage soutenue.

Annexe A

Localisation en plan

LOCALISATION EN PLAN



Note : (1) Il faut respecter les normes de dégagement de la voie ferrée qui varient d'un gestionnaire à l'autre.

TRANSPORTS CANADA – ÉTUDE DE SIGNALISATION – DEUXIEME TRAIN

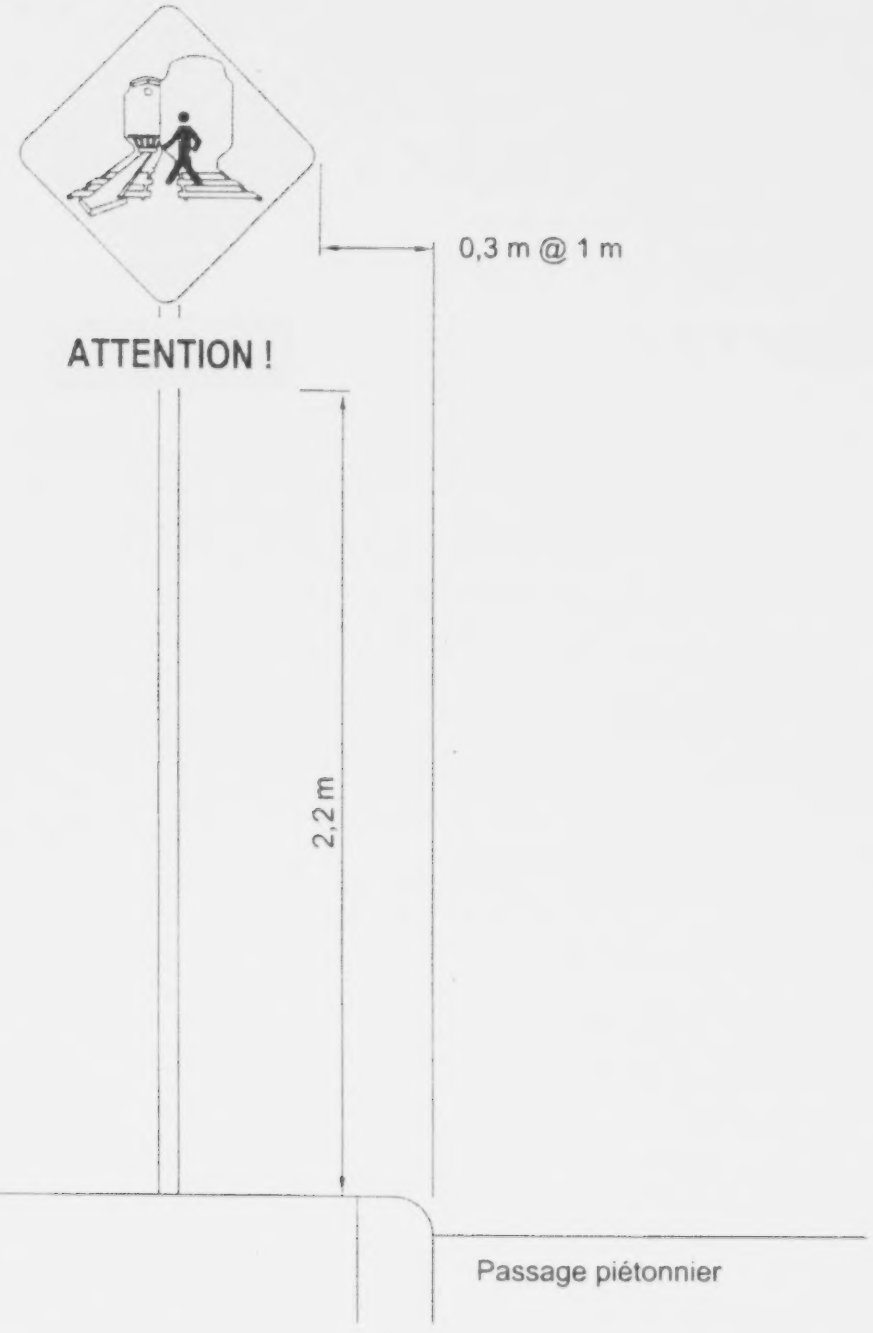
ECHELLE AUCUNE

4 JUILLET 2003

1450 rue City Councillors bureau 800
Montréal Québec H3A 2E6
Tél (514) 849-0430 Télec (514) 849-8049

Annexe B

Critères d'implantation



CRITÈRES D'IMPLANTATION

TRANSPORTS CANADA – ÉTUDE DE SIGNALISATION – DEUXIÈME TRAIN

ECHELLE AUCUNE

1450 rue City Councillors bureau 800
Montréal Québec H3A 2E6
Tél (514) 849-0430 Téléc (514) 849-8049

16 AVRIL 2003

Annexe C

Questionnaire .

Ad hoc recherche
1250, rue Guy, 9e etage
Montréal (Québec)
Tél. : (514) 937-4040

22 mai 2003
VERSION FINALE

ÉVALUATION D'UN PANNEAU DE SIGNALISATION DE TRANSPORTS CANADA (TT01)

QUESTIONNAIRE FACE À FACE

Bonjour/bonsoir, je suis _____ de la firme Ad hoc recherche. *Nous évaluons présentement un panneau de signalisation pour Transports Canada. Puis-je vous poser quelques courtes questions?*

(SÉLECTIONNER UNE PERSONNE POUVANT S'EXPRIMER COURAMMENT EN FRANÇAIS. UTILISER CE QUESTIONNAIRE LORSQUE LA PERSONNE PARLE FRANÇAIS, ET LE QUESTIONNAIRE EN ANGLAIS LORSQUE LA PERSONNE S'EXPRIME EN ANGLAIS.)

A Prendre en note le lieu de l'entrevue :

- ❑ 1 Gare de Montréal Ouest
- ❑ 2 Saint-Basile-le-Grand

B Inscrire la date de l'entrevue :

❑ 3 juin ❑ 4 juin ❑ 5 juin ❑ 6 juin ❑ 7 juin ❑ 8 juin ❑ 9 juin

C Inscrire l'heure de l'entrevue :

_____ h _____

SECTION A – LA NOTORIÉTÉ ET LA COMPRÉHENSION DU PANNEAU

(MONTRER AU RÉPONDANT LE PANNEAU TESTÉ)

QA1 Avez-vous déjà vu ce panneau de signalisation?

- ❑ 1 Oui → **Continuer**
- ❑ 2 Non → **Passer à la QA3**
- ❑ 9 NSP → **Passer à la QA3**

QA2 À quel endroit l'avez-vous déjà vu? **(NE PAS LIRE – PLUS D'UNE MENTION POSSIBLE)**

- ❑ 1 Gare de Montréal Ouest
- ❑ 2 Saint-Basile-le-Grand
- ❑ 3 Ailleurs (autre gare ou autre lieu)
- ❑ 9 NSP

QA3 À votre avis, que veut dire ce panneau? **(NE PAS LIRE)**

- ❑ 001 Il faut faire attention lorsqu'on traverse la voie ferrée car un deuxième train peut arriver → Passer a la QB1
- ❑ 002 Il est **interdit** de traverser la voie ferrée
- ❑ 003 Il est **permis** de traverser la voie ferrée
- ❑ 004 Des personnes descendent du train à cet endroit
- ❑ 996 Autre (spécifier) : _____

_____

_____

- ❑ 999 **NSP→ Passer à la QB1**

QA4 Quel(s) élément(s) du panneau vous fait(font) penser cela? **(NE PAS LIRE)**

❑ 996 Autre (spécifier) : _____

_____

_____

SECTION B – PROFIL DU RÉPONDANT

QB1 Combien de fois êtes-vous venu à cette gare ou cette intersection depuis une semaine? **(LIRE)**

❑ 1 C'est la première fois
❑ 2 2 ou 3 fois
❑ 3 4 ou 5 fois
❑ 4 6 à 10 fois
❑ 5 Plus de 10 fois
❑ 9 NSP

QB2 Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous? **(LIRE)**

❑ 1 Moins de 18 ans
❑ 2 18 à 24 ans
❑ 3 25 à 34 ans
❑ 4 35 à 44 ans
❑ 5 45 à 54 ans
❑ 6 55 à 64 ans
❑ 7 65 ans et plus
❑ 9 NRP

QB3 Quel est le niveau de scolarité le plus élevé que vous ayez complété? **(LIRE)**

❑ 1 Primaire ou moins
❑ 2 Secondaire
❑ 3 Collégial / technique / cégep
❑ 4 Universitaire
❑ 9 NRP

QB4 Êtes-vous né au Canada?

❑ 1 Oui → **Passer à la conclusion**
❑ 2 Non → **Continuer**
❑ 9 NSP → **Passer à la conclusion**

QB5 Quel est votre lieu de naissance?

❑ 001 États-Unis
❑ 004 France
❑ 034 Hong Kong
❑ 035 Tunisie
❑ 036 Chine
❑ 041 Turquie
❑ 042 Égypte
❑ 044 Japon
❑ 047 Maroc
❑ 049 Inde
❑ 053 Algérie
❑ 060 Haïti
❑ 065 Vietnam
❑ 092 Taïwan
❑ 095 Grande-Bretagne
❑ 996 Autre (spécifier) _____
❑ 999 NRP

(PRENDRE EN NOTE LE SEXE)

QB6

❑ 1 Féminin
❑ 2 Masculin

C'est maintenant terminé !
***Au nom d'*Ad hoc recherche *et de* Transports Canada,**
je vous remercie de votre collaboration !

Annexe D

Tableaux statistiques détaillés

		Total	Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
			Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
Lieu de l'entrevue	Gare de Montréal Ouest	407	407		208	191	103	168	130	178	128	98	166	68	163	333	70
		80.4 %	100.0 %		80.6 %	79.6 %	78.6 %	80.0 %	82.8 %	84.4 %	76.6 %	78.0 %	78.3 %	72.3 %	85.8 %	78.0 %	97.2 %
	Saint-Basile-le-Grand	99		99	50	49	28	42	27	33	39	27	46	26	27	94	2
		19.6 %		100.0 %	19.4 %	20.4 %	21.4 %	20.0 %	17.2 %	15.6 %	23.4 %	22.0 %	21.7 %	27.7 %	14.2 %	22.0 %	2.8 %
Total		506	407	99	258	240	131	210	157	211	167	123	212	94	190	427	72
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

		Total	Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
			Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
Date de l'entrevue	3 juin	95	77	18	49	45	35	35	23	33	32	26	37	24	30	83	11
		18.8 %	18.9 %	18.2 %	19.0 %	18.8 %	26.7 %	16.7 %	14.6 %	15.6 %	19.2 %	21.1 %	17.5 %	25.5 %	15.8 %	19.4 %	15.3 %
	4 juin	105	86	19	52	51	25	48	31	48	38	19	53	20	31	86	16
		20.8 %	21.1 %	19.2 %	20.2 %	21.3 %	19.1 %	22.9 %	19.7 %	22.7 %	22.8 %	15.4 %	25.0 %	21.3 %	16.3 %	20.1 %	22.2 %
	5 juin	102	81	21	50	50	26	37	37	40	33	29	40	16	44	86	15
		20.2 %	19.9 %	21.2 %	19.4 %	20.8 %	19.8 %	17.6 %	23.6 %	19.0 %	19.8 %	23.6 %	18.9 %	17.0 %	23.2 %	20.1 %	20.8 %
	6 juin	102	82	20	54	46	25	43	34	40	33	29	37	17	46	87	15
		20.2 %	20.1 %	20.2 %	20.9 %	19.2 %	19.1 %	20.5 %	21.7 %	19.0 %	19.8 %	23.6 %	17.5 %	18.1 %	24.2 %	20.4 %	20.8 %
	9 juin	102	81	21	53	48	20	47	32	50	31	20	45	17	39	85	15
		20.2 %	19.9 %	21.2 %	20.5 %	20.0 %	15.3 %	22.4 %	20.4 %	23.7 %	18.6 %	16.3 %	21.2 %	18.1 %	20.5 %	19.9 %	20.8 %
Total		506	407	99	258	240	131	210	157	211	167	123	212	94	190	427	72
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

		Total	Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
			Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
Heure de l'entrevue (heure)	15	46	46		23	22	3	16	25	43	1	2	39	4	3	40	5
		9.1 %	11.3 %		8.9 %	9.2 %	2.3 %	7.6 %	15.9 %	20.4 %	.6 %	1.6 %	18.4 %	4.3 %	1.6 %	9.4 %	6.9 %
	16	62	62		32	29	10	31	20	40	9	13	45	5	12	51	11
		12.3 %	15.2 %		12.4 %	12.1 %	7.6 %	14.8 %	12.7 %	19.0 %	5.4 %	10.6 %	21.2 %	5.3 %	6.3 %	11.9 %	15.3 %
	17	63	63		30	31	14	29	19	41	11	9	35	7	16	57	4
		12.5 %	15.5 %		11.6 %	12.9 %	10.7 %	13.8 %	12.1 %	19.4 %	6.6 %	7.3 %	16.5 %	7.4 %	8.4 %	13.3 %	5.6 %
	18	33	33		14	19	10	10	13	19	7	7	21	4	7	29	4
		6.5 %	8.1 %		5.4 %	7.9 %	7.6 %	4.8 %	8.3 %	9.0 %	4.2 %	5.7 %	9.9 %	4.3 %	3.7 %	6.8 %	5.6 %
	7	92	66	26	51	40	26	46	20	20	44	28	17	23	51	75	16
		18.2 %	16.2 %	26.3 %	19.8 %	16.7 %	19.8 %	21.9 %	12.7 %	9.5 %	26.3 %	22.8 %	8.0 %	24.5 %	26.8 %	17.6 %	22.2 %
	8	106	85	21	50	55	36	37	33	20	51	34	21	25	58	86	19
		20.9 %	20.9 %	21.2 %	19.4 %	22.9 %	27.5 %	17.6 %	21.0 %	9.5 %	30.5 %	27.6 %	9.9 %	26.6 %	30.5 %	20.1 %	26.4 %
	9	51	50	1	29	20	12	22	15	12	22	16	6	13	31	40	11
		10.1 %	12.3 %	1.0 %	11.2 %	8.3 %	9.2 %	10.5 %	9.6 %	5.7 %	13.2 %	13.0 %	2.8 %	13.8 %	16.3 %	9.4 %	15.3 %
	16	13	1	12	8	5	5	4	2	5	6	2	9	1	3	13	
		2.6 %	.2 %	12.1 %	3.1 %	2.1 %	3.8 %	1.9 %	1.3 %	2.4 %	3.6 %	1.6 %	4.2 %	1.1 %	1.6 %	3.0 %	
	17	26		26	13	13	9	9	8	7	10	9	13	8	5	24	1
		5.1 %		26.3 %	5.0 %	5.4 %	6.9 %	4.3 %	5.1 %	3.3 %	6.0 %	7.3 %	6.1 %	8.5 %	2.6 %	5.6 %	1.4 %
	18	13		13	7	6	5	6	2	4	6	3	5	4	4	11	1
		2.6 %		13.1 %	2.7 %	2.5 %	3.8 %	2.9 %	1.3 %	1.9 %	3.6 %	2.4 %	2.4 %	4.3 %	2.1 %	2.6 %	1.4 %
	99	1	1		1		1						1			1	
		.2 %	.2 %		.4 %		.8 %						.5 %			.2 %	
Total		506	407	99	258	240	131	210	157	211	167	123	212	94	190	427	72
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Ne au Canada	
		Total	Montréal Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
Heure de l'entrevue (minutes)	0	231	221	10	123	106	58	46	125	101	79	49	100	37	88	198	29
		45.7 %	54.3 %	10.1 %	47.7 %	44.2 %	44.3 %	21.9 %	79.6 %	47.9 %	47.3 %	39.8 %	47.2 %	39.4 %	46.3 %	46.4 %	40.3 %
	5	25	18	7	15	8	4	17	3	13	8	3	8	5	10	24	1
		4.9 %	4.4 %	7.1 %	5.8 %	3.3 %	3.1 %	8.1 %	1.9 %	6.2 %	4.8 %	2.4 %	3.8 %	5.3 %	5.3 %	5.6 %	1.4 %
	10	20	13	7	10	9	2	15	3	8	9	3	9	5	5	18	2
		4.0 %	3.2 %	7.1 %	3.9 %	3.8 %	1.5 %	7.1 %	1.9 %	3.8 %	5.4 %	2.4 %	4.2 %	5.3 %	2.6 %	4.2 %	2.8 %
	15	31	20	11	14	17	12	17	2	12	8	11	13	7	11	27	4
		6.1 %	4.9 %	11.1 %	5.4 %	7.1 %	9.2 %	8.1 %	1.3 %	5.7 %	4.8 %	8.9 %	6.1 %	7.4 %	5.8 %	6.3 %	5.6 %
	20	24	17	7	13	11	7	16	1	8	9	7	7	6	11	15	9
		4.7 %	4.2 %	7.1 %	5.0 %	4.6 %	5.3 %	7.6 %	.6 %	3.8 %	5.4 %	5.7 %	3.3 %	6.4 %	5.8 %	3.5 %	12.5 %
	25	24	16	8	12	11	9	12	3	8	8	8	8	8	8	19	5
		4.7 %	3.9 %	8.1 %	4.7 %	4.6 %	6.9 %	5.7 %	1.9 %	3.8 %	4.8 %	6.5 %	3.8 %	8.5 %	4.2 %	4.4 %	6.9 %
	30	28	17	11	11	17	8	13	7	10	10	8	12	3	13	25	3
		5.5 %	4.2 %	11.1 %	4.3 %	7.1 %	6.1 %	6.2 %	4.5 %	4.7 %	6.0 %	6.5 %	5.7 %	3.2 %	6.8 %	5.9 %	4.2 %
	35	24	20	4	12	11	6	15	2	9	7	8	9	6	9	21	3
		4.7 %	4.9 %	4.0 %	4.7 %	4.6 %	4.6 %	7.1 %	1.3 %	4.3 %	4.2 %	6.5 %	4.2 %	6.4 %	4.7 %	4.9 %	4.2 %
	40	21	11	10	12	8	5	9	4	7	8	6	10	4	7	17	3
		4.2 %	2.7 %	10.1 %	4.7 %	3.3 %	3.8 %	4.3 %	2.5 %	3.3 %	4.8 %	4.9 %	4.7 %	4.3 %	3.7 %	4.0 %	4.2 %
	45	23	14	9	9	14	4	16	3	13	4	6	13	5	5	20	3
		4.5 %	3.4 %	9.1 %	3.5 %	5.8 %	3.1 %	7.6 %	1.9 %	6.2 %	2.4 %	4.9 %	6.1 %	5.3 %	2.6 %	4.7 %	4.2 %
	50	24	18	6	11	13	10	12	1	9	7	8	9	3	12	15	9
		4.7 %	4.4 %	6.1 %	4.3 %	5.4 %	7.6 %	5.7 %	.6 %	4.3 %	4.2 %	6.5 %	4.2 %	3.2 %	6.3 %	3.5 %	12.5 %
	55	30	21	9	15	15	5	22	3	13	10	6	13	5	11	27	1
		5.9 %	5.2 %	9.1 %	5.8 %	6.3 %	3.8 %	10.5 %	1.9 %	6.2 %	6.0 %	4.9 %	6.1 %	5.3 %	5.8 %	6.3 %	1.4 %
	99	1	1		1		1						1			1	
		.2 %	.2 %		.4 %		.8 %						.5 %			.2 %	
Total		506	407	99	258	240	131	210	157	211	167	123	212	94	190	427	72
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Ne au Canada	
		Total	Montréal Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QA1) A déjà vu ce panneau de signalisation	Oui	171	140	31	87	84	40	69	60	75	63	32	73	24	73	145	25
		33.8 %	34.4 %	31.3 %	33.7 %	35.0 %	30.5 %	32.9 %	38.2 %	35.5 %	37.7 %	26.0 %	34.4 %	25.5 %	38.4 %	34.0 %	34.7 %
	Non	330	262	68	168	154	89	138	97	136	103	87	139	69	113	279	45
		65.2 %	64.4 %	68.7 %	65.1 %	64.2 %	67.9 %	65.7 %	61.8 %	64.5 %	61.7 %	70.7 %	65.6 %	73.4 %	59.5 %	65.3 %	62.5 %
	NSP/NRP	5	5		3	2	2	3			1	4		1	4	3	2
		1.0 %	1.2 %		1.2 %	.8 %	1.5 %	1.4 %			.6 %	3.3 %		1.1 %	2.1 %	.7 %	2.8 %
Total		506	407	99	258	240	131	210	157	211	167	123	212	94	190	427	72
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

		Total	Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
			Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QA2) Endroit où le panneau de signalisation a été vu (première mention)	Gare de Montréal Ouest	108	108		56	52	25	39	43	51	37	19	49	13	45	88	19
		63.2 %	77.1 %		64.4 %	61.9 %	62.5 %	56.5 %	71.7 %	68.0 %	58.7 %	59.4 %	67.1 %	54.2 %	61.6 %	60.7 %	76.0 %
	Saint-Basile-le-Grand	28	1	27	15	13	5	17	6	13	11	4	13	6	9	28	
		16.4 %	7 %	87.1 %	17.2 %	15.5 %	12.5 %	24.6 %	10.0 %	17.3 %	17.5 %	12.5 %	17.8 %	25.0 %	12.3 %	19.3 %	
	NSP/NRP	23	19	4	12	11	7	7	8	6	12	5	7	4	12	19	4
		13.5 %	13.6 %	12.9 %	13.8 %	13.1 %	17.5 %	10.1 %	13.3 %	8.0 %	19.0 %	15.6 %	9.6 %	16.7 %	16.4 %	13.1 %	16.0 %
	Ailleurs (autre gare ou autre lieu)	12	12		4	8	3	6	3	5	3	4	4	1	7	10	2
		7.0 %	8.6 %		4.6 %	9.5 %	7.5 %	8.7 %	5.0 %	6.7 %	4.8 %	12.5 %	5.5 %	4.2 %	9.6 %	6.9 %	8.0 %
Total		171	140	31	87	84	40	69	60	75	63	32	73	24	73	145	25
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

		Total	Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
			Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QA2) Endroit où le panneau de signalisation a été vu (ensemble des mentions)	Gare de Montréal Ouest	108	108		56	52	25	39	43	51	37	19	49	13	45	88	19
		63.2 %	77.1 %		64.4 %	61.9 %	62.5 %	56.5 %	71.7 %	68.0 %	58.7 %	59.4 %	67.1 %	54.2 %	61.6 %	60.7 %	76.0 %
	Saint-Basile-le-Grand	28	1	27	15	13	5	17	6	13	11	4	13	6	9	28	
		16.4 %	7 %	87.1 %	17.2 %	15.5 %	12.5 %	24.6 %	10.0 %	17.3 %	17.5 %	12.5 %	17.8 %	25.0 %	12.3 %	19.3 %	
	NSP/NRP	23	19	4	12	11	7	7	8	6	12	5	7	4	12	19	4
		13.5 %	13.6 %	12.9 %	13.8 %	13.1 %	17.5 %	10.1 %	13.3 %	8.0 %	19.0 %	15.6 %	9.6 %	16.7 %	16.4 %	13.1 %	16.0 %
	Ailleurs (autre gare ou autre lieu)	17	17		6	11	3	8	6	8	5	4	6	2	9	15	2
		9.9 %	12.1 %		6.9 %	13.1 %	7.5 %	11.6 %	10.0 %	10.7 %	7.9 %	12.5 %	8.2 %	8.3 %	12.3 %	10.3 %	8.0 %
Total		171	140	31	87	84	40	69	60	75	63	32	73	24	73	145	25
		102.9 %	103.6 %	100.0 %	102.3 %	103.6 %	100.0 %	102.9 %	105.0 %	104.0 %	103.2 %	100.0 %	102.7 %	104.2 %	102.7 %	103.4 %	100.0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
		Total	Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QA3) Ce que veut dire le panneau de signalisation (première mention)	Attention lorsqu'on traverse un deuxième train peut arriver	357	288	69	185	167	92	145	116	150	115	92	143	67	142	298	54
		70.6 %	70.9 %	69.7 %	71.7 %	69.6 %	70.2 %	69.0 %	73.9 %	71.1 %	68.9 %	73.2 %	67.5 %	71.3 %	74.7 %	69.8 %	75.0 %
	Il est interdit de traverser la voie fermée	72	68	4	40	31	16	28	27	34	19	16	34	10	24	64	7
		14.2 %	16.7 %	4.0 %	15.5 %	12.9 %	12.2 %	13.3 %	17.2 %	16.1 %	11.4 %	13.0 %	16.0 %	10.6 %	12.6 %	15.0 %	9.7 %
	On ne peut (faut) pas traverser quand le train s'en vient	21	8	13	12	9	7	11	3	5	11	5	10	4	7	17	3
		4.2 %	2.8 %	13.1 %	4.7 %	3.6 %	5.3 %	5.2 %	1.9 %	2.4 %	6.6 %	4.1 %	4.7 %	4.3 %	3.7 %	4.0 %	4.2 %
	Un train s'en vient	11	10	1	6	5	2	5	3	2	7	2	4	4	3	11	
		2.2 %	2.5 %	1.0 %	2.3 %	2.1 %	1.5 %	2.4 %	1.9 %	0 %	4.2 %	1.6 %	1.9 %	4.3 %	1.6 %	2.6 %	
	NSP/NRP	5	5		1	4	2	2	1	4		1	4	1		4	1
		1.0 %	1.2 %		4 %	1.7 %	1.5 %	1.0 %	6 %	1.9 %		8 %	1.9 %	1.1 %		9 %	1.4 %
	C'est dangereux de traverser/passer	4	4		1	2		3	1		3	1			4	2	2
		8 %	1.0 %		4 %	8 %		1.4 %	6 %		1.8 %	8 %			2.1 %	5 %	2.8 %
	Il est permis de traverser la voie fermée	3	2	1	1	2	1	1		1	1	1	2	1		3	
		6 %	5 %	1.0 %	4 %	8 %	8 %	5 %		5 %	8 %	8 %	9 %	1.1 %		7 %	
	Deux trains s'en viennent	3	3		1	2	1	2		1	1	1	1		1	1	2
		6 %	7 %		4 %	8 %	8 %	1.0 %		5 %	8 %	8 %	5 %		5 %	2 %	2.8 %
	Deux trains peuvent passer en même temps	3	1	2	2	1		2		1	2		1		2	3	
		6 %	2 %	2.0 %	8 %	4 %		1.0 %		5 %	1.2 %		5 %		1.1 %	7 %	
	Des personnes descendent du train à cet endroit	2	1	1	2			1	1	1	1		2			2	
		4 %	2 %	1.0 %	8 %			5 %	6 %	5 %	6 %		9 %			5 %	
	Ne pas traverser en face du train	2	2		2			2		1		1	1	1		1	1
		4 %	5 %		8 %			1.0 %		5 %		8 %	5 %	1.1 %		2 %	1.4 %
	Quand le passage à niveau descend, il ne faut pas passer	1	1			1	1			1					1	1	
		2 %	2 %			4 %	8 %			5 %					5 %	2 %	
	Faire attention	1	1			1	1				1				1	1	
		2 %	2 %			4 %	8 %				6 %				5 %	2 %	
	L'arrêt de train est dangereux	1	1			1	1				1				1		1
		2 %	2 %			4 %	8 %				6 %				5 %		1.4 %
	On peut traverser mais pas quand il y a des voitures	1	1			1		1			1		1			1	
		2 %	2 %			4 %		5 %			6 %		5 %			2 %	
	De traverser quand le train s'en vient	1	1		1				1	1			1			1	
		2 %	2 %		4 %				6 %	5 %			5 %			2 %	
	Ne pas aller en face du train	1	1			1			1	1			1			1	
		2 %	2 %			4 %			6 %	5 %			5 %			2 %	
	Un autre train traverse	1	1			1			1	1			1			1	
		2 %	2 %			4 %			6 %	5 %			5 %			2 %	
	On ne peut pas traverser quand l'autre train s'en vient	1		1	1		1				1				1	1	
		2 %		1.0 %	4 %		8 %				6 %				5 %	2 %	
	Attention : ne pas traverser la voie quand le train arrive	1		1	1			1				1		1		1	
		2 %		1.0 %	4 %			5 %				8 %		1.1 %		2 %	
	Qu'il y a un passage de train	1		1		1	1			1				1		1	
		2 %		1.0 %		4 %	8 %			5 %				1.1 %		2 %	
	Va se faire écraser si un passe quand le train arrive	1		1		1		1		1			1			1	
		2 %		1.0 %		4 %		5 %		5 %			5 %			2 %	
	Attendre que le train passe avant de traverser	1	1		1		1			1			1			1	
		2 %	2 %		4 %		8 %			5 %			5 %			2 %	
	On ne peut passer parce qu'un train s'en vient	1	1			1		1		1					1	1	
		2 %	2 %			4 %		5 %		5 %					5 %	2 %	
	Ne pas traverser	1		1		1		1				1		1		1	
		2 %		1.0 %		4 %		5 %				8 %		1.1 %		2 %	
	Ne pas traverser car un train s'en vient	1	1		1		1					1	1			1	
		2 %	2 %		4 %		8 %					8 %	5 %			2 %	

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
		Total	Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QA3) Ce que veut dire le panneau de signalisation (première mention)	Passage à niveau	1	1			1	1				1			1		1	
		2 %	2 %			4 %	8 %				6 %			1.1 %		2 %	
	Ne pas traverser après que le train parte	1	1			1		1		1			1			1	
		2 %	2 %			4 %		5 %		5 %			5 %			2 %	
	Céder le passage au train	1	1			1	1					1			1	1	
		2 %	2 %			4 %	8 %					8 %			5 %	2 %	
	Ne pas traverser quand les deux trains se déplacent	1	1			1			1	1			1			1	
		2 %	2 %			4 %			6 %	5 %			5 %			2 %	
	Attention de se faire frapper lorsqu'on traverse la voie ferrée	1		1		1	1				1			1		1	
		2 %		1.0 %		4 %	8 %				6 %			1.1 %		2 %	
	Il y a un train caché qui s'en vient	1		1		1		1			1				1	1	
		2 %		1.0 %		4 %		5 %			6 %				5 %	2 %	
	Une personne doit faire attention si un train arrive	1		1		1			1			1	1			1	
		2 %		1.0 %		4 %			6 %			8 %	5 %			2 %	
	Prends cette direction	1	1					1		1				1			1
		2 %	2 %					5 %		5 %				1.1 %			1.4 %
Total		506	407	99	258	240	131	210	157	211	167	123	212	94	190	427	72
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
		Total	Montréal Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QA3) Ce que veut dire le panneau de signalisation (ensemble des mentions)	Attention lorsqu'on traverse un deuxième train peut arriver	357	288	69	185	167	92	145	116	150	115	90	143	67	142	298	54
		70.6 %	70.8 %	69.7 %	71.7 %	69.6 %	70.2 %	69.0 %	73.9 %	71.1 %	68.9 %	73.2 %	67.5 %	71.3 %	74.7 %	69.8 %	75.0 %
	Il est interdit de traverser la voie ferrée	72	68	4	40	31	16	28	27	34	19	16	34	10	24	64	7
		14.2 %	16.7 %	4.0 %	15.5 %	12.9 %	12.2 %	13.3 %	17.2 %	16.1 %	11.4 %	13.0 %	16.0 %	10.6 %	12.6 %	15.0 %	9.7 %
	On ne peut (faut) pas traverser quand le train s'en vient	21	8	13	12	9	7	11	3	5	11	5	10	4	7	17	3
		4.2 %	2.0 %	13.1 %	4.7 %	3.8 %	5.3 %	5.2 %	1.9 %	2.4 %	6.6 %	4.1 %	4.7 %	4.3 %	3.7 %	4.0 %	4.2 %
	Un train s'en vient	11	10	1	6	5	2	5	3	2	7	2	4	4	3	11	
		2.2 %	2.5 %	1.0 %	2.3 %	2.1 %	1.5 %	2.4 %	1.9 %	9 %	4.2 %	1.6 %	1.9 %	4.3 %	1.6 %	2.6 %	
	NSP/NRP	5	5		1	4	2	2	1	4		1	4	1		4	1
		1.0 %	1.2 %		4 %	1.7 %	1.5 %	1.0 %	6 %	1.9 %		8 %	1.9 %	1.1 %		9 %	1.4 %
	C'est dangereux de traverser/passer	4	4		1	2		3	1		3	1			4	2	2
		8 %	1.0 %		4 %	8 %		1.4 %	6 %		1.8 %	8 %			2.1 %	5 %	2.8 %
	Il est permis de traverser la voie ferrée	3	2	1	1	2	1	1		1	1	1	2	1		3	
		.6 %	5 %	1.0 %	4 %	8 %	8 %	5 %		5 %	6 %	8 %	9 %	1.1 %		7 %	
	Deux trains s'en viennent	3	3		1	2	1	2		1	1	1	1		1	1	2
		6 %	7 %		4 %	8 %	8 %	1.0 %		5 %	6 %	8 %	5 %		5 %	2 %	2.8 %
	Deux trains peuvent passer en même temps	3	1	2	2	1		2		1	2		1		2	3	
		6 %	2 %	2.0 %	8 %	4 %		1.0 %		5 %	1.2 %		5 %		1.1 %	7 %	
	Des personnes descendent du train à cet endroit	2	1	1	2			1	1	1	1		2			2	
		4 %	2 %	1.0 %	8 %			5 %	6 %	5 %	6 %		9 %			5 %	
	Ne pas traverser en face du train	2	2		2			2		1		1	1	1		1	1
		4 %	5 %		8 %			1.0 %		5 %		8 %	5 %	1.1 %		2 %	1.4 %
	Ne pas traverser	2	1	1	1	1		1	1		1	1		1	1	2	
		4 %	2 %	1.0 %	4 %	4 %		5 %	6 %		6 %	8 %		1.1 %	5 %	5 %	
	Quand le passage à niveau descend, il ne faut pas passer	1	1			1	1			1					1	1	
		2 %	2 %			4 %	8 %			5 %					5 %	2 %	
	Fais attention	1	1			1	1				1				1	1	
		2 %	2 %			4 %	8 %				6 %				5 %	2 %	
	L'arrêt de train est dangereux	1	1			1	1				1				1		1
		2 %	2 %			4 %	8 %				6 %				5 %		1.4 %
	On peut traverser mais pas quand il y a des voitures	1	1			1		1			1		1			1	
		2 %	2 %			4 %		5 %			6 %		5 %			2 %	
	De traverser quand le train s'en vient	1	1		1				1	1			1			1	
		2 %	2 %		4 %				6 %	5 %			5 %			2 %	
	Ne pas aller en face du train	1	1			1			1	1			1			1	
		2 %	2 %			4 %			6 %	5 %			5 %			2 %	
	Un autre train traverse	1	1			1			1	1			1			1	
		2 %	2 %			4 %			6 %	5 %			5 %			2 %	
	On ne peut pas traverser quand l'autre train s'en vient	1		1	1		1				1				1	1	
		2 %		1.0 %	4 %		8 %				6 %				5 %	2 %	
	Attention : ne pas traverser la voie quand le train arrive	1		1	1			1				1		1		1	
		2 %		1.0 %	4 %			5 %				8 %		1.1 %		2 %	
	Qu'il y a un passage de train	1		1		1	1			1				1		1	
		2 %		1.0 %		4 %	8 %			5 %				1.1 %		2 %	
	Le jaune veut dire «défense»	1		1	1			1				1	1			1	
		2 %		1.0 %	4 %			5 %				8 %	5 %			2 %	
	C'est dangereux	1		1	1		1					1	1			1	
		2 %		1.0 %	4 %		8 %					8 %	5 %			2 %	
	Va se faire écraser si on passe quand le train arrive	1		1		1		1		1			1			1	
		2 %		1.0 %		4 %		5 %		5 %			5 %			2 %	
	Attendre que le train passe avant de traverser	1	1		1		1			1			1			1	
		2 %	2 %		4 %		8 %			5 %			5 %			2 %	

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
		Total	Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QA3) Ce que veut dire le panneau de signalisation (ensemble des mentions)	Un gars va traverser la voie ferrée	1		1		1			1			1	1			1	
		.2 %		1.0 %		.4 %			.6 %			.8 %	.5 %			.2 %	
	On ne peut passer parce qu'un train s'en vient	1	1			1		1		1					1	1	
		.2 %	.2 %			.4 %		.5 %		.5 %					.5 %	.2 %	
	Ne pas traverser car un train s'en vient	1	1		1		1					1	1			1	
		.2 %	.2 %		.4 %		.8 %					.8 %	.5 %			.2 %	
	Passage à niveau	1	1			1	1				1			1		1	
		.2 %	.2 %			.4 %	.8 %				.6 %			1.1 %		.2 %	
	Ne pas traverser après que le train parte	1	1			1		1		1			1			1	
		.2 %	.2 %			.4 %		.5 %		.5 %			.5 %			.2 %	
	Céder le passage au train	1	1			1	1					1			1	1	
		.2 %	.2 %			.4 %	.8 %					.8 %			.5 %	.2 %	
	Ne pas traverser quand les deux trains se déplacent	1	1			1			1	1			1			1	
		.2 %	.2 %			.4 %			.6 %	.5 %			.5 %			.2 %	
	Attention de se faire frapper lorsque traverse voie ferrée	1		1		1	1				1			1		1	
		.2 %		1.0 %		.4 %	.8 %				.6 %			1.1 %		.2 %	
	Il y a un train caché qui s'en vient	1		1		1		1			1				1	1	
		.2 %		1.0 %		.4 %		.5 %			.6 %				.5 %	.2 %	
	Une personne doit faire attention si un train arrive	1		1		1			1			1	1			1	
		.2 %		1.0 %		.4 %			.6 %			.8 %	.5 %			.2 %	
	Prends cette direction	1	1					1		1				1			1
		.2 %	.2 %					.5 %		.5 %				1.1 %			1.4 %
Total		506	407	99	258	240	131	210	157	211	167	123	212	94	190	427	72
		100.8 %	100.2 %	103.0 %	101.2 %	100.4 %	100.8 %	100.5 %	101.3 %	100.0 %	100.6 %	102.4 %	101.4 %	100.0 %	100.5 %	100.9 %	100.0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Age			Scolarité			Né au Canada	
		Total	Montreal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QA4) Éléments qui justifient la signification du panneau (première mention)	La flèche/la flèche rouge	40	38	2	24	15	10	16	13	14	16	10	17	9	14	34	6
		27.4 %	33.3 %	6.3 %	32.4 %	21.7 %	27.0 %	24.6 %	32.5 %	24.6 %	30.2 %	30.3 %	25.8 %	33.3 %	29.2 %	26.8 %	35.3 %
	Le train	39	22	17	21	18	11	14	13	17	13	9	23	5	11	36	3
		26.7 %	19.3 %	53.1 %	28.4 %	26.1 %	29.7 %	21.5 %	32.5 %	29.8 %	24.5 %	27.3 %	34.8 %	18.5 %	22.9 %	28.3 %	17.6 %
	L'homme/Le bonhomme/La personne	21	17	4	11	10	5	13	3	11	6	4	11	4	5	20	1
		14.4 %	14.9 %	12.5 %	14.9 %	14.5 %	13.5 %	20.0 %	7.5 %	19.3 %	11.3 %	12.1 %	16.7 %	14.8 %	10.4 %	15.7 %	5.9 %
	La couleur jaune	12	8	4	5	6	3	4	4	6	3	1	5	2	4	12	
		8.2 %	7.0 %	12.5 %	6.8 %	8.7 %	8.1 %	6.2 %	10.0 %	10.5 %	5.7 %	3.0 %	7.6 %	7.4 %	8.3 %	9.4 %	
	Les rails	10	10		5	5	4	6		2	4	3	2	4	3	7	2
		6.8 %	8.8 %		6.8 %	7.2 %	10.8 %	9.2 %		3.5 %	7.5 %	9.1 %	3.0 %	14.8 %	6.3 %	5.5 %	11.8 %
	La couleur rouge	6	6		5	1	1	1	4	2	2	2	2	1	3	5	1
		4.1 %	5.3 %		6.8 %	1.4 %	2.7 %	1.5 %	10.0 %	3.5 %	3.8 %	6.1 %	3.0 %	3.7 %	6.3 %	3.9 %	5.9 %
	NSP/NRP	6	4	2	1	5	1	4	1	2	3	1	3	1	1	5	1
		4.1 %	3.5 %	6.3 %	1.4 %	7.2 %	2.7 %	6.2 %	2.5 %	3.5 %	5.7 %	3.0 %	4.5 %	3.7 %	2.1 %	3.9 %	5.9 %
	Deux trains	3	2	1	1	1		2	1	1	1	1	1		2	2	1
		2.1 %	1.8 %	3.1 %	1.4 %	1.4 %		3.1 %	2.5 %	1.8 %	1.9 %	3.0 %	1.5 %		4.2 %	1.6 %	5.9 %
	Le train avec la flèche/la flèche rouge	2		2		2	1	1			2				2	1	
		1.4 %		6.3 %		2.9 %	2.7 %	1.5 %			3.8 %				4.2 %	.8 %	
	Il a embarqué dans le mauvais train	1	1			1	1				1				1		1
		.7 %	.9 %			1.4 %	2.7 %				1.9 %				2.1 %		5.9 %
	Si la personne marche elle va se faire frapper	1	1		1			1			1				1	1	
		.7 %	.9 %		1.4 %			1.5 %			1.9 %				2.1 %	.8 %	
	Le train est là pour que tu ne passes pas	1	1			1		1		1			1			1	
		.7 %	.9 %			1.4 %		1.5 %		1.8 %			1.5 %			.8 %	
	Le «Attention» jaune	1	1			1			1			1			1	1	
		.7 %	.9 %			1.4 %			2.5 %			3.0 %			2.1 %	.8 %	
	La forme du diamant (panneau)	1	1			1		1				1		1		1	
		.7 %	.9 %			1.4 %		1.5 %				3.0 %		3.7 %		.8 %	
	L'image au complet	1	1			1		1			1						1
		.7 %	.9 %			1.4 %		1.5 %			1.9 %						5.9 %
	Pas de signe d'interdiction qui traverse l'image	1	1			1				1			1			1	
		.7 %	.9 %			1.4 %				1.8 %			1.5 %			.8 %	
Total		146	114	32	74	69	37	65	40	57	53	33	66	27	48	127	17
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
		Total	Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QA4) Éléments qui justifient la signification du panneau (ensemble des mentions)	La flèche/la flèche rouge	61	49	12	38	22	18	24	18	19	28	14	25	13	23	54	7
		41.8 %	43.0 %	37.5 %	51.4 %	31.9 %	48.6 %	36.9 %	45.0 %	33.3 %	52.8 %	42.4 %	37.9 %	48.1 %	47.9 %	42.5 %	41.2 %
	Le train	56	35	21	33	23	15	23	17	24	18	14	31	11	13	52	4
		38.4 %	30.7 %	65.6 %	44.6 %	33.3 %	40.5 %	35.4 %	42.5 %	42.1 %	34.0 %	42.4 %	47.0 %	40.7 %	27.1 %	40.9 %	23.5 %
	L'homme/Le bonhomme/La personne	43	29	14	22	21	13	19	11	21	14	7	23	7	12	41	2
		29.5 %	25.4 %	43.8 %	29.7 %	30.4 %	35.1 %	29.2 %	27.5 %	36.8 %	26.4 %	21.2 %	34.8 %	25.9 %	25.0 %	32.3 %	11.8 %
	La couleur jaune	21	12	9	11	9	5	9	6	7	10	2	8	4	8	20	1
		14.4 %	10.5 %	28.1 %	14.9 %	13.0 %	13.5 %	13.8 %	15.0 %	12.3 %	18.9 %	6.1 %	12.1 %	14.8 %	16.7 %	15.7 %	5.9 %
	Les rails	15	14	1	8	7	5	8	2	4	6	4	6	4	4	11	3
		10.3 %	12.3 %	3.1 %	10.8 %	10.1 %	13.5 %	12.3 %	5.0 %	7.0 %	11.3 %	12.1 %	9.1 %	14.8 %	8.3 %	8.7 %	17.6 %
	La couleur rouge	10	10		7	3	2	1	7	4	3	3	5	1	4	8	2
		6.8 %	8.8 %		9.5 %	4.3 %	5.4 %	1.5 %	17.5 %	7.0 %	5.7 %	9.1 %	7.6 %	3.7 %	8.3 %	6.3 %	11.8 %
	NSP/NRP	6	4	2	1	5	1	4	1	2	3	1	3	1	1	5	1
		4.1 %	3.5 %	6.3 %	1.4 %	7.2 %	2.7 %	6.2 %	2.5 %	3.5 %	5.7 %	3.0 %	4.5 %	3.7 %	2.1 %	3.9 %	5.9 %
	Le train avec la flèche/la flèche rouge	5		5	1	4	1	2	1	1	4		1		4	4	
		3.4 %		15.6 %	1.4 %	5.8 %	2.7 %	3.1 %	2.5 %	1.8 %	7.5 %		1.5 %		8.3 %	3.1 %	
	Deux trains	3	2	1	1	1		2	1	1	1	1	1		2	2	1
		2.1 %	1.8 %	3.1 %	1.4 %	1.4 %		3.1 %	2.5 %	1.8 %	1.9 %	3.0 %	1.5 %		4.2 %	1.6 %	5.9 %
	La forme du diamant (panneau)	2	1	1		2		1	1		1	1	1	1		2	
		1.4 %	.9 %	3.1 %		2.9 %		1.5 %	2.5 %		1.9 %	3.0 %	1.5 %	3.7 %		1.6 %	
	Pas de signe d'interdiction qui traverse l'image	2	2		1	1			1	2			2			2	
		1.4 %	1.8 %		1.4 %	1.4 %			2.5 %	3.5 %			3.0 %			1.6 %	
	Il a embarqué dans le mauvais train	1	1			1	1				1				1	-	1
		.7 %	.9 %			1.4 %	2.7 %				1.9 %				2.1 %		5.9 %
	Si la personne marche, elle va se faire frapper	1	1		1			1			1				1	1	
		.7 %	.9 %		1.4 %			1.5 %			1.9 %				2.1 %	.8 %	
	Le train est là pour que tu ne passes pas	1	1			1		1		1			1			1	
		.7 %	.9 %			1.4 %		1.5 %		1.8 %			1.5 %			.8 %	
	Le «Attention» jaune	1	1			1			1			1			1	1	
		.7 %	.9 %			1.4 %			2.5 %			3.0 %			2.1 %	.8 %	
	La boîte à droite	1		1		1		1			1				1	1	
		.7 %		3.1 %		1.4 %		1.5 %			1.9 %				2.1 %	.8 %	
	L'image au complet	1	1			1		1			1						1
		.7 %	.9 %			1.4 %		1.5 %			1.9 %						5.9 %
Total		146	114	32	74	69	37	65	40	57	53	33	66	27	48	127	17
		157.5 %	143.0 %	209.4 %	167.6 %	149.3 %	164.9 %	149.2 %	167.5 %	150.9 %	173.6 %	145.5 %	162.1 %	155.6 %	156.3 %	161.4 %	135.3 %

		Total	Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
			Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QB1) Nombre de fois *venu à* cette gare ou intersection depuis une semaine	C'est la *première* fois	28	28		16	12	28			8	8	12	8	3	17	26	2
		5.6 %	7.0 %		6.3 %	5.1 %	21.4 %			3.8 %	4.8 %	10.0 %	3.8 %	3.2 %	9.1 %	6.2 %	2.9 %
	2 ou 3 fois	30	27	3	17	12	30			5	14	10	5	4	21	21	9
		6.0 %	6.7 %	3.1 %	6.7 %	5.1 %	22.9 %			2.4 %	8.5 %	8.3 %	2.4 %	4.3 %	11.2 %	5.0 %	12.9 %
	4 ou 5 fois	73	48	25	39	34	73			15	34	22	25	17	30	62	9
		14.7 %	12.0 %	25.8 %	15.3 %	14.3 %	55.7 %			7.2 %	20.6 %	18.3 %	12.0 %	18.3 %	16.0 %	14.7 %	12.9 %
	6 à 10 fois	210	168	42	105	102		210		96	64	49	84	45	75	176	33
		42.2 %	41.9 %	43.3 %	41.2 %	43.0 %		100.0 %		45.9 %	38.8 %	40.8 %	40.2 %	48.4 %	40.1 %	41.8 %	47.1 %
	Plus de 10 fois	157	130	27	78	77			157	85	45	27	87	24	44	136	17
		31.5 %	32.4 %	27.8 %	30.6 %	32.5 %			100.0 %	40.7 %	27.3 %	22.5 %	41.6 %	25.8 %	23.5 %	32.3 %	24.3 %
Total		498	401	97	255	237	131	210	157	209	165	120	209	93	187	421	70
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

		Total	Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
			Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QB2) Catégorie d'âge	Moins de 18 ans	147	133	14	72	74	14	66	65	147			143			135	10
		29.3 %	33.1 %	14.1 %	28.3 %	30.8 %	10.9 %	31.6 %	41.4 %	69.7 %			67.8 %			31.9 %	13.9 %
	18 à 24 ans	64	45	19	30	33	14	30	20	64			20	29	14	60	3
		12.8 %	11.2 %	19.2 %	11.8 %	13.8 %	10.9 %	14.4 %	12.7 %	30.3 %			9.5 %	31.2 %	7.4 %	14.2 %	4.2 %
	25 à 34 ans	79	60	19	45	34	29	30	19		79		9	19	50	66	13
		15.8 %	14.9 %	19.2 %	17.7 %	14.2 %	22.7 %	14.4 %	12.1 %		47.3 %		4.3 %	20.4 %	26.5 %	15.6 %	18.1 %
	35 à 44 ans	88	68	20	45	41	27	34	26		88		13	21	52	68	18
		17.6 %	16.9 %	20.2 %	17.7 %	17.1 %	21.1 %	16.3 %	16.6 %		52.7 %		6.2 %	22.6 %	27.5 %	16.1 %	25.0 %
	45 à 54 ans	68	54	14	36	32	25	30	13			68	9	15	44	55	13
		13.6 %	13.4 %	14.1 %	14.2 %	13.3 %	19.5 %	14.4 %	8.3 %			55.3 %	4.3 %	16.1 %	23.3 %	13.0 %	18.1 %
	55 à 64 ans	37	30	7	22	13	13	12	9			37	9	6	22	25	11
		7.4 %	7.5 %	7.1 %	8.7 %	5.4 %	10.2 %	5.7 %	5.7 %			30.1 %	4.3 %	6.5 %	11.6 %	5.9 %	15.3 %
	65 ans et plus	18	12	6	4	13	6	7	5			18	8	3	7	14	4
		3.6 %	3.0 %	6.1 %	1.6 %	5.4 %	4.7 %	3.3 %	3.2 %			14.6 %	3.8 %	3.2 %	3.7 %	3.3 %	5.6 %
Total		501	402	99	254	240	128	209	157	211	167	123	211	93	189	423	72
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
		Total	Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QB3) Niveau de scolarité	Primaire ou moins	99	90	9	48	50	13	50	34	93	2	4	99			89	8
		20,0 %	22,7 %	9,1 %	18,9 %	21,3 %	10,0 %	24,5 %	21,9 %	45,1 %	1,2 %	3,3 %	46,7 %			21,2 %	11,3 %
	Secondaire	113	76	37	57	55	25	34	53	70	20	22	113			101	12
		22,8 %	19,1 %	37,4 %	22,4 %	23,4 %	19,2 %	16,7 %	34,2 %	34,0 %	12,2 %	17,9 %	53,3 %			24,1 %	16,9 %
	Collégial / technique / cégep	94	68	26	58	34	24	45	24	29	40	24		94		78	14
		19,0 %	17,1 %	26,3 %	22,8 %	14,5 %	18,5 %	22,1 %	15,5 %	14,1 %	24,4 %	19,5 %		100,0 %		18,6 %	19,7 %
	Universitaire	190	163	27	91	96	68	75	44	14	102	73			190	151	37
		38,3 %	41,1 %	27,3 %	35,8 %	40,9 %	52,3 %	36,8 %	28,4 %	6,8 %	62,2 %	59,3 %			100,0 %	36,0 %	52,1 %
Total		496	397	99	254	235	130	204	155	206	164	123	212	94	190	419	71
		100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
		Total	Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
QB4) Né au Canada	Oui	427	333	94	218	208	109	176	136	195	134	94	190	78	151	427	
		85,6 %	82,6 %	97,9 %	85,8 %	87,4 %	84,5 %	84,2 %	88,9 %	93,8 %	81,2 %	77,0 %	90,5 %	84,8 %	80,3 %	100,0 %	
	Non	72	70	2	36	30	20	33	17	13	31	28	20	14	37		72
		14,4 %	17,4 %	2,1 %	14,2 %	12,6 %	15,5 %	15,8 %	11,1 %	6,3 %	18,8 %	23,0 %	9,5 %	15,2 %	19,7 %		100,0 %
Total		499	403	96	254	238	129	209	153	208	165	122	210	92	188	427	72
		100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada
		Total	Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Non
QB5) Lieu de naissance	Etats-Unis	9	7	2	5	4	2	6	1	3	4	2	4	1	4	9
		12.7 %	10.1 %	100.0 %	13.9 %	13.8 %	10.5 %	18.2 %	5.9 %	23.1 %	13.3 %	7.1 %	20.0 %	7.1 %	11.1 %	12.7 %
	Amérique centrale et du Sud	2	2		2		1	1			1	1		1	1	2
		2.8 %	2.9 %		5.6 %		5.3 %	3.0 %			3.3 %	3.6 %		7.1 %	2.8 %	2.8 %
	Antilles	6	6		3	2	3	2	1		4	2	4		2	6
		8.5 %	8.7 %		8.3 %	6.9 %	15.8 %	6.1 %	5.9 %		13.3 %	7.1 %	20.0 %		5.6 %	8.5 %
	Europe de l'Est	6	6		3	3	2	2	2	1	5		1	1	4	6
		8.5 %	8.7 %		8.3 %	10.3 %	10.5 %	6.1 %	11.8 %	7.7 %	16.7 %		5.0 %	7.1 %	11.1 %	8.5 %
	Afrique du Nord	4	4		1	3		1	3	1	2	1	1	1	2	4
		5.6 %	5.8 %		2.8 %	10.3 %		3.0 %	17.6 %	7.7 %	6.7 %	3.6 %	5.0 %	7.1 %	5.6 %	5.6 %
	Asie	7	7		4	3	2	3	2	3	3	1	3	1	3	7
		9.9 %	10.1 %		11.1 %	10.3 %	10.5 %	9.1 %	11.8 %	23.1 %	10.0 %	3.6 %	15.0 %	7.1 %	8.3 %	9.9 %
	Inde	4	4		1	2		3	1	1	1	2	1	1	2	4
		5.6 %	5.8 %		2.8 %	6.9 %		9.1 %	5.9 %	7.7 %	3.3 %	7.1 %	5.0 %	7.1 %	5.6 %	5.6 %
	Vietnam	3	3		2	1	1	2			2	1		1	1	3
		4.2 %	4.3 %		5.6 %	3.4 %	5.3 %	6.1 %			6.7 %	3.6 %		7.1 %	2.8 %	4.2 %
	Nouvelle-Zélande	1	1		1		1					1			1	1
		1.4 %	1.4 %		2.8 %		5.3 %					3.6 %			2.8 %	1.4 %
	Europe de l'Ouest	25	25		13	10	5	11	7	3	7	15	6	5	14	25
		35.2 %	36.2 %		36.1 %	34.5 %	26.3 %	33.3 %	41.2 %	23.1 %	23.3 %	53.6 %	30.0 %	35.7 %	38.9 %	35.2 %
	Afrique et Afrique du Sud	3	3		1		2	1		1	1	1		1	2	3
		4.2 %	4.3 %		2.8 %		10.5 %	3.0 %		7.7 %	3.3 %	3.6 %		7.1 %	5.6 %	4.2 %
	Islande	1	1			1		1				1		1		1
		1.4 %	1.4 %			3.4 %		3.0 %				3.6 %		7.1 %		1.4 %
Total		71	69	2	36	29	19	33	17	13	30	28	20	14	36	71
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
		Total	Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
Sexe	Féminin	258	208	50	258		72	105	78	102	90	62	105	58	91	218	36
		51.8 %	52.1 %	50.5 %	100.0 %		55.4 %	50.7 %	50.3 %	48.8 %	54.5 %	51.7 %	50.0 %	63.0 %	48.7 %	51.2 %	54.5 %
	Masculin	240	191	49		240	58	102	77	107	75	58	105	34	96	208	30
		48.2 %	47.9 %	49.5 %		100.0 %	44.6 %	49.3 %	49.7 %	51.2 %	45.5 %	48.3 %	50.0 %	37.0 %	51.3 %	48.8 %	45.5 %
Total		498	399	99	258	240	130	207	155	209	165	120	210	92	187	426	66
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

			Lieu de l'entrevue		Sexe		Nbre de visites à la gare			Âge			Scolarité			Né au Canada	
		Total	Montréal-Ouest	Saint-Basile	Homme	Femme	5 ou moins	6 à 10	Plus de 10	Moins de 25	25 à 44	45 et +	Primaire + secondaire	Collégial	Universitaire	Oui	Non
Langue du répondant	Français	185	87	98	94	90	62	77	43	55	77	51	60	48	75	165	17
		36.6 %	21.4 %	99.0 %	36.4 %	37.5 %	47.3 %	36.7 %	27.4 %	26.1 %	46.1 %	41.5 %	28.3 %	51.1 %	39.5 %	38.6 %	23.6 %
	Anglais	321	320	1	164	150	69	133	114	156	90	72	152	46	115	262	55
		63.4 %	78.6 %	1.0 %	63.6 %	62.5 %	52.7 %	63.3 %	72.6 %	73.9 %	53.9 %	58.5 %	71.7 %	48.9 %	60.5 %	61.4 %	76.4 %
Total		506	407	99	258	240	131	210	157	211	167	123	212	94	190	427	72
		100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

Centre de développement
des transports

800, bd. René-Lévesque Ouest
Bureau 600
Montréal (Québec)
H3B 1X9

www.tc.gc.ca/tdc/index_f.htm